Die Automobilhaftung

nach bestehendem Recht

und

de lege ferenda.

Inaugural-Dissertation

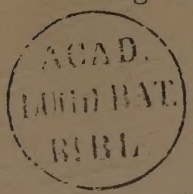
zur

Erlangung der juristischen Doktorwürde

vorgelegt der

hohen juristischen Fakultät der Königlich Württembergischen Eberhard-Karls-Universität zu

Tübingen



von

Benno Vorwerk

Gerichtsreferendar in Düsseldorf.

Düsseldorf 1904.

Gedruckt bei August Bagel.

Referent: Professor Dr. von Wendt.

Meinen teuern Eltern

in Liebe und Dankbarkeit

zugeeignet.

Inhaltsangabe.

Seite

§ 1. Einleitung 1

I. TEIL.

Der Automobilverkehr und die Haftung für Automobilunfälle nach bestehendem Recht.

1. ABSCHNITT.

Der Automobilverkehr.

§ 2. 1. Die geschichtliche Entwicklung des Automobils . . . 8
§ 3. 2. Wesen, Arten, Verwendung u. Bedeutung des Automobils 11
§ 4. 3. Auf Automobile anwendbare öffentlichrechtliche Bestimmungen 17

2. ABSCHNITT.

Die Haftung für Automobilunfälle nach bestehendem Recht.

1. Die materiellrechtliche Seite.

§ 5. 1. Die Erfordernisse eines Schadensersatzanspruches . . 23
§ 6. 2. Der Inhalt eines Ersatzanspruches 32
§ 7. 3. Der Ersatzpflichtige 37

2. Die prozessrechtliche Seite.

§ 8. 1. Die Beweislast des Verletzten 41
§ 9. 2. Das mitwirkende Verschulden des Verletzten 45
§ 10 3. Die freie Beweiswürdigung des Richters 47

II. TEIL.

Die Begründung einer besonderen reichsgesetzlichen Regelung der zivilrechtlichen Haftung für Automobilunfälle.

1. ABSCHNITT.

Die Unzulänglichkeit der bestehenden Bestimmungen im allgemeinen und hierüber geäußerte Ansichten.

§ 11. 1. Die Unzulänglichkeit der bestehenden Bestimmungen im allgemeinen 53
§ 12. 2. Übersicht über die zu der Frage der Unzulänglichkeit der bestehenden Bestimmungen geäußerten Ansichten 56

2. ABSCHNITT. Seite

Die einzelnen für eine besondere verschärfte zivilrechtliche Regelung sprechenden Gründe.

§ 13. 1. Die Gefährlichkeit der Automobile 60
§ 14. 2. Das Interesse des Automobilfahrers 71
§ 15. 3. Die ökonomische Tragfähigkeit 75
§ 16. 4. Der erzieherische Einfluß 79
§ 17. 5. Der Beweisnotstand 83

III. TEIL.

Der Haftschuldner aus Automobilunfällen und die Art seiner Haftung.

1. ABSCHNITT.

Die bis jetzt gemachten Vorschläge.

§ 18. 1. Die Erweiterung der Machtbefugnisse des Strafrichters im Zuerkennen von Bußen 94
§ 19. 2. Die Unterstellung der Automobile unter die Tierhaftung 96
§ 20. 3. Die Unterstellung der Automobile unter das Reichshaftpflichtgesetz 98
§ 21. 4. Die Automobilversicherung 106
§ 22. 5. Die Automobilgenossenschaft (auf dem Juristentage) . 109

2. ABSCHNITT.

Die Ansicht des Verfassers.

§ 23. Die Automobilgenossenschaft 112

§ 24. Schluß 136

Literatur-Verzeichnis.

Archiv für die zivil. Praxis, 88. Bd., 2. u. 3. Heft, Freiburg 1898, enthaltend: „Culpahaftung und Causalhaftung" von G. Rümelin.

Automobilwelt, illustrierte Zeitschrift für die Gesamtinteressen des Automobilwesens, Jahrgang 1903, Berlin.

von Bar, Die Lehre vom Causalzusammenhange, Leipzig 1871.

Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechtes, 47. Jahrg., 1. Heft, Berlin 1903, enthaltend: „Wo liegt die Grenze der Haftung des Tierhalters?" von Amtsrichter Gosslich.

Bericht des Schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über die Unterstellung der Automobile unter die Haftpflicht der Eisenbahnen vom 15. Dez. 1902, Bern 1902.

Berliner Tageblatt, Jahrgang 1903.

Beschluß des Schweizerischen Nationalrates betreffend Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom 9. Juni 1903, Bern 1903.

Brandis, Dr. jur., Die Haftpflicht der Automobile, abgedruckt in Düsseldorfer Neueste Nachrichten vom 27. März 1902.

Continental, Handbuch für Automobilisten, Hannover 1903.

Cosack, Lehrbuch des deutschen bürgerl. Rechtes, I. Bd., 3. Aufl., Jena 1900.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechtes, 5. Aufl., Stuttgart 1900.

Crome, System des bürgerlichen Rechtes, I. Bd. 1900, II. Bd. 1902, Tübingen-Leipzig.

Das Recht, Rundschau für den deutschen Juristenstand, V. und VI. Jahrgang, Hannover 1901 und 1902.

Der Fuhrhalter, 19. Jahrgang, 1903.

Dernburg, Das bürgerliche Recht, II. Bd. 1. u. 2., 2. Aufl., Halle.

Deutsche Juristenzeitung, VII. Jahrgang, No. 17/18, Berlin 1902.

Deutsche Verkehrszeitung, 27. Jahrgang, No. 22, Berlin 1903.

Düsseldorfer Neueste Nachrichten, Jahrg. 1902.

Düsseldorfer Zeitung, 159. Jahrgang, 1903.

Eger, Das Reichshaftpflichtgesetz, Kommentar, Hannover 1896.

Endemann, Lehrbuch des bürgerlichen Rechtes, I. Bd., Berlin 1899.

Engelmann, Das bürgerliche Recht, 2. Aufl., Berlin 1900.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.

Entwurf des Schweizerischen Bundesrates betreffend Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom 1. März 1901, Bern 1903.

Hilse, Die Haftpflicht der Kraftfahrzeuge, Berlin 1900.

Juristische Wochenschrift, 31. Jahrg., Berlin 1902.

Kürschners Jahrbuch für 1900, 1901, 1903, Berlin.

Leipziger Tageblatt vom 2. Juli 1903.

Linckelmann, Die Schadensersatzpflicht aus unerlaubten Handlungen, Berlin 1898.

von Liszt, Die Deliktsobligationen im System des bürg. Rechts, Berlin 1898.

von Liszt, Lehrbuch des deutschen Strafrechts, 10. Aufl., Berlin 1900.

Meili, Die rechtliche Stellung der Automobile, Zürich (A. Müller) 1902.

Merkel, Juristische Encyclopädie, 2. Aufl., Berlin 1900.

Motive eines bürgerl. Gesetzbuches, II. Bd., 2. Aufl., Berlin 1896.

Münchener Neueste Nachrichten vom 3. Juli 1903.

Oertmann, Kommentar zum Recht der Schuldverhältnisse, Berlin 1899.

Petition des Verbandes deutscher Lohnfuhrunternehmer um Erlaß eines Reichsgesetzes betreffend die Haftpflicht der Besitzer von Kraftwagen (im Handel nicht erschienen).

Pieper, Verursachung und Verschuldung als Grundlagen der Schadenshaftung nach B. G. B., Inaug. Dissert., Rostock 1902.

Planck, Kommentar zum bürgerl. Gesetzbuch, II. u. III. Bd., Berlin 1900.

M. Rümelin, Der Zufall im Recht, akad. Antrittsrede, Freiburg 1896.

M. Rümelin, Verwendung der Causalbegriffe, Tübingen 1900.

M. Rümelin, Die Gründe der Schadenszurechnung, Freiburg 1896.

Scherer, Kommentar zum Recht der Schuldverhältnisse, Erlangen 1899.

Schollmeyer, Das Recht der einzelnen Schuldverhältnisse, Berlin 1897.

Schroeder, Lehrbuch der deutschen Rechtsgeschichte, Leipzig 1889.

Soergel, Rechtsprechung, 2. Jahrgang, 1902.

Stammler, Das Recht der Schuldverhältnisse in seinen allgemeinen Lehren, Berlin 1897.

Stenographisches Protokoll des niederösterreichischen Landtages (Sitzung vom 13. November 1903), Wien 1903.

Unger, Handeln auf eigene Gefahr, Jena 1893.

Unger, Handeln auf fremde Gefahr, Jena 1894.

Verhandlungen des 26. deutschen Juristentages, I. Bd.: Gutachten, Berlin 1902, enthaltend das Gutachten des Prof. H. Hilse über die Frage: „Empfiehlt sich und in welchem Umfange die Ausdehnung der Haftpflicht auf Fahrzeuge, die unabhängig von Schienensträngen auf öffentlichen Straßen durch elementare Kraft bewegt werden?“

Verhandlungen des 26. deutschen Juristentages, III. Bd., „Stenographische Berichte,“ Berlin 1902.

von Wendt, Unterlassungen und Versäumnisse im bürgerlichen Recht, Tübingen 1902.

Zeitschrift des bernischen Juristenvereins, 39. Bd., 3. Heft, Bern 1903, enthaltend: Die Revision des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes und die Haftpflicht der Automobile, von Prof. Gmür in Bern.

Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft, 23. Bd., 3. u. 4. Heft, Berlin 1903, enthaltend: „Das causale Element beim Begehungsdelikt durch Unterlassung", von Fischer.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 42. Bd., Jahrgang 1902.

Zitelmann, Recht des bürgerlichen Gesetzbuchs I., Leipzig 1900.

EINLEITUNG.

§ 1.

„Culpahaftung oder Causalhaftung ist eines der wichtigsten Probleme, mit dem sich die Wissenschaft des Zivilrechts in der Gegenwart zu beschäftigen hat."

So lautete der Satz, den G. Rümelin, Professor in Freiburg, am 10. März 1898 in der juristischen Gesellschaft in Wien als Einleitungssatz eines Vortrages ausgesprochen hat.

Das klassische römische Recht stand hinsichtlich der Frage, ob Verursachung oder Verschuldung als Grundlagen der Schadenshaftung zu gelten habe, auf ganz anderem Standpunkt als das alte deutsche Recht, und selbst während der verhältnismäßig kurzen Zeit, die zwischen den ersten Beratungen und der Verabschiedung des deutschen Bürgerlichen Gesetzbuchs lag, haben die Grundanschauungen bezüglich dieser Frage mancherlei Schwankungen unterlegen, bis endlich ein vermittelnder Standpunkt im B. G. B. erreicht wurde.

Wenn irgend ein Schaden eintritt, so ist es das Regelmäßige, daß ihn derjenige trägt, in dessen Vermögen er eintritt: casus a nullo praestantur, casus sentit dominus. Nicht willkürlich ist das so bestimmt; denn die Rechtsordnung nimmt eine bestimmte Verteilung der Güter vor, und bei Zerstörung eines Gutes wird zunächst der getroffen, dem das Gut gehört. Eine weitere Haftung wird durch die zitierten Sätze ausdrücklich abgelehnt; und soll nun jemand zur Ausgleichung des einem anderen entstandenen Nachteiles herangezogen werden, so muß stets ein besonderer Grund vorhanden sein, um ihn ersatzpflichtig oder haftbar machen zu können. Ein solcher Grund kann in einem besonderen vertraglichen Verhältnis liegen, auf Grund dessen es jemand übernimmt, den einen anderen treffenden Schaden zu

ersetzen, z. B. durch Versicherungsvertrag. In anderen Fällen genügt aber auch das Vorhandensein gewisser Tatbestände infolge besonderer gesetzlicher Bestimmung. Diese durch Gesetz begründete Schadensersatzpflicht kann eintreten unmittelbar z. B. bei der Haftung für Zufall, für fremde Handlungen, für Tiere, oder auch mittelbar als Folge eines Verhaltens des Schadensersatzpflichtigen. Während aber nur ausnahmsweise ein berechtigtes Eingreifen in eine fremde Rechtssphäre eine Schadensersatzpflicht begründet (vgl. z. B. §§ 904, 917 B. G. B.), wird regelmäßig ein rechtswidriges Verhalten vorausgesetzt. Ein solches rechtswidriges Verhalten kann nun vorkommen innerhalb eines schon bestehenden rechtlichen Verhältnisses, als kontraktliches Verschulden, wo dann der Schadensersatz entweder an die Stelle oder neben die geschuldete Leistung tritt, oder außerhalb eines bestehenden Schuldverhältnisses, als außerkontraktliches Verschulden in der Weise, daß erst durch das rechtswidrige Verhalten ein Schuldverhältnis betreffs der Schadensersatzpflicht begründet wird.

Auf die Schadensersatzpflicht bei außerkontraktlichem Verschulden, aus den delicta privata oder unerlaubten Handlungen, soll nun des näheren eingegangen werden. Römisches Recht und altdeutsches Recht gingen hier in der Rechtsauffassung weit auseinander! Das römische Recht kannte selbst in der klassischen Zeit nicht einen dem natürlichen Rechtsempfinden entspringenden Satz an, daß ein jeder rechtswidrige Eingriff in eine fremde Rechtssphäre zum Schadensersatz verpflichte; ihm war ein einheitlicher Deliktsbegriff fremd. Die Schadensersatzpflicht fand nur bei den wenigen Tatbeständen des furtum (rapina), damnum injuria corpore corpori datum, injuria, dolus und metus statt, und aus diesen Privatdelikten entsprangen zur Strafe für den Delinquenten Forderungsrechte des verletzten Teiles, teils nur auf Schadensersatz (actio, quae rem persequitur), teils auf Privatstrafe (actio poenalis), teils auch auf Schadensersatz und Privatstrafe (actio mixta); je nachdem dieses Recht auf Einziehung einer Privatstrafe nur dem Verletzten oder aber auch in gewissen Fällen cuivis ex populo zustand, unterschied man

actiones privatae oder populares. Diese Theorie der „Spezialisierung der Tatbestände“ gilt heute bei uns noch für das Strafrecht nach dem Satze nullum crimen sine lege; im römischen Rechte waren die Privatdelikte eine Ergänzung des nur lückenhaft ausgebildeten Strafrechtes. Außer diesen Fällen knüpfte das römische Recht noch an einige wenige Tatbestände, die mangels Vorhandenseins eines Verschuldens als eigentliche Delikte nicht zu kennzeichnen waren, deliktsähnliche Folgen. Hierher gehören u. a. folgende Klagen: actio de effusis vel dejectis, actio de positis vel suspensis, actio ex recepto nautarum, cauponum, stabulariorum und die actiones noxales.

Das alte deutsche Recht stand auf ganz anderem Standpunkt. „Wer Schaden tut, muß Schaden bessern“ [1]) ohne Unterscheidung zwischen Schuld und Zufall; das Hauptgewicht war auf die objektive Verletzung gelegt, und in vielen Fällen, die heute als reiner Zufall erscheinen, wurde allgemein eine schuldbare Fahrlässigkeit angenommen, während nur ein Stamm, die Burgunder, die scharfe Unterscheidung des römischen Rechtes zwischen culpa und casus angenommen hatte. Das deutsche Recht kannte somit allgemeine Schadensersatzansprüche, „denen keine unmittelbare deliktsartige Tätigkeit des Verpflichteten, sondern lediglich ein in dessen ordentlichen Berufs- oder ausnahmsweisen Wirkungskreis fallendes, mit diesem in Causalverbande stehendes und die Vermögenssphäre eines Dritten berührendes Ereignis als obligierende Ursache gegenübersteht.“ [2]) Bestand nur mit dem eingetretenen Schaden ein ursächlicher Zusammenhang, so mußte selbst der von willens- und daher verschuldungsunfähigen Personen angerichtete Schaden aus deren Vermögen ersetzt werden.

Es bestand somit ein mehrfacher Unterschied zwischen römischem und deutschem Recht. Durch die Reception wurden die römischen Sätze nach Deutschland gebracht und dort vielfach verändert; „unter dem Einfluß der naturrechtlichen Schule machte sich die Ansicht geltend, daß jede durch

[1] Schroeder, Rechtsgeschichte S. 59, 285, 344.
[2] Gengler, Privatrecht S. 461.

Verschulden herbeigeführte Vermögens-, nicht nur die Sachbeschädigung zum Ersatze verpflichte,“ [1]) und diese vom allgemeinen Rechtsbewußtsein verlangte Ausdehnung der Schadensersatzpflicht ging auch in die Kodifikationen der Territorien (z. B. Preuß. Allg. Landrecht § 12 I, 6 u. code civil art. 1382) über. Die spätere gemeinrechtliche Lehre unter dem Einfluß der historischen Schule führte aber den Nachweis, daß diese Ausdehnung den römischen Quellen nicht entspräche, und die gemeinrechtliche Lehre hielt bis zu dem Inkrafttreten des B. G. B. an dem römischen Satze fest, daß nur solche unerlaubten Handlungen eine Schadensersatzpflicht begründen, die den Tatbestand eines anerkannten Deliktes darstellen.

Das **B. G. B.** kehrt nun wieder zum Prinzip des römischen Rechtes insoweit zurück, als es die Schadensersatzpflicht aus unerlaubten Handlungen in der Regel vom Verschulden des Schadenstifters abhängig macht, während „Privatstrafen“ und „einzelne Tatbestände“ gänzlich verschwunden sind. Der erste Entwurf zum B. G. B. stand noch streng auf dem Standpunkt des Verschuldungsprinzips, während der zweite Entwurf zwar im allgemeinen auch noch dieses Prinzip vertrat, in allen Fällen aber eine deutschrechtliche Haftung von dem richterlichen Ermessen abhängig machte, wonach derjenige, der für einen von ihm verursachten Schaden nicht verantwortlich war, weil ihn kein Verschulden traf, gleichwohl den Schaden in soweit zu ersetzen hatte, als die Billigkeit nach den Umständen des Falles, insbesondere nach den Verhältnissen der Beteiligten, eine Schadloshaltung erforderte und ihm nicht die Mittel entzogen wurden, deren er zum standesgemäßen Unterhalt sowie zur Erfüllung seiner gesetzlichen Unterhaltungspflichten bedurfte (§ 752 II. Entwurf). Dieses weite Zugeständnis, auf Grund bloßer Verursachung eine Schadensersatzpflicht auszusprechen, ist indes vom Bundesrat gestrichen; denn in der Reichstagsvorlage findet sich dieser Paragraph nicht mehr vor, und in dem jetzt geltenden Gesetzbuch ist das Verschuldungsprinzip als Hauptprinzip in weit größerem Umfang anerkannt (vgl. §§ 823, 1 u. 2, 826).

[1] Engelmann, Bürgerl. Recht S. 436.

Ausnahmen dieses Prinzips enthält das B. G. B. in folgenden Fällen, die sich in drei Gruppen gruppieren lassen:

1. eigenes schädigendes Verhalten des Haftpflichtigen: §§ 122, 179, 231, 904, 867, 912, 917, 829, 678, 795, 962;
2. schuldhaftes oder schuldloses Verhalten eines Dritten: §§ 278, 31, 86, 89;
3. äußeres vom menschlichen Willen unabhängiges Ereignis: §§ 833, 835, 701.

Die so vielfach als Beispiele für Haftung für fremdes Verschulden angeführten §§ 831, 832 beruhen auf dem Grundsatz des Verschuldungsprinzips; nur findet hier zugunsten des Anspruchsberechtigten eine Umkehrung der Beweislast statt. In anderen Fällen ist im B. G. B. eine Abweichung von dem allgemeinen Prinzip der Culpahaftung nicht anerkannt. Außerhalb des B. G. B. finden wir freilich noch eine vom Verschuldungsprinzip losgelöste Haftung; z. B. im Reichshaftpflichtgesetz (§§ 1 u. 2), Binnenschiffahrtsgesetz (§ 3), Unfallversicherungsgesetz, in der Zivilprozeßordnung (§§ 82, 302, 600, 717, 945).

Wenn wir uns nun fragen, welches die Motive gewesen sind, die den Gesetzgeber dazu veranlaßt haben, in den soeben erwähnten Fällen von der Voraussetzung der Verschuldung abzusehen und sich mit einer Causal- oder Erfolgshaftung zu begnügen, so werden wir mehrere, in den einzelnen Fällen verschiedene Gründe ausfindig machen können, ohne auf ein allgemein gültiges Prinzip zu stoßen, welches in einzelnen bestimmten Fällen die Causalhaftung rechtfertigt. „Auf die Aufstellung eines den gesetzlich geregelten Fällen zugrunde liegenden allgemeinen Prinzips ist bis jetzt verzichtet worden: ein solches allgemein gültiges Prinzip kann auch nicht aufgestellt werden, und es wird nur übrig bleiben, in einzelnen Fällen die Causalhaftung zu statuieren und in jedem Falle, in dem die Causalhaftung in Frage steht, die verschiedenen für und gegen dieselbe sprechenden Gründe nebeneinander zu berücksichtigen, zu vergleichen und gegeneinander abzuschätzen.[1])

[1] G. Rümelin, Culpa- und Causalhaftung in Arch. f. d. civ. Prax. 88. Bd., 2. u. 3. Heft, Freiburg 98, S. 302.

Der Verfasser hat es sich nun zur Aufgabe gemacht, zu untersuchen, ob es sich empfiehlt, hinsichtlich der durch Automobile verursachten Schädigungen die Culpahaftung beizubehalten, oder von derselben abzuweichen und durch besondere gesetzliche Regelung eine Causalhaftung zu statuieren. Wenn schon de lege ferenda die Frage, ob das Verursachungsprinzip im jetzt gültigen bürgerlichen Rechte hinreichend gewürdigt sei, vielumstritten ist, so mag gerade jetzt die Untersuchung und Klärung des gesetzgeberischen Problems hinsichtlich der Automobilfrage als angebracht erscheinen. Hat sich doch überhaupt die Jurisprudens mit allen neuen Erfindungen zu beschäftigen, und „hat doch der Jurist den glücklichen Erfindern zu zeigen, daß auch er Anteil nimmt an ihren großen Triumphen“.[1]) Auf dem deutschen Juristentage 1902 hat auch Enneccerus[2]) die Einzelheiten der Automobilfrage als eine für die Literatur zu erledigende Aufgabe hingestellt, sodann hat auch die auf diesem Gebiete uns vorangegangene französische, englische und amerikanische Gesetzgebung die Aufmerksamkeit weiterer Kreise auf diese Frage gelenkt, ferner ist auch nach Zeitungsberichten aus allerkürzester Zeit in Deutschland eine „Statistik aller durch Automobile verursachten Unglücksfälle mit tödlichem Ausgange, Körperverletzungen, Sachbeschädigungen und der Unfälle durch Zusammenstoßen mit Straßenbahnen und anderen Fahrzeugen während der Zeit vom 1. Januar 1901 bis 1. September 1903“ geplant, auf Grund deren nach den einen Nachrichten nur in meinem engeren Vaterlande Preußen, nach anderen Berichten aber für das ganze Reich ein einheitliches Automobilgesetz in Aussicht genommen sein soll.[3]) Die breite Öffentlichkeit ist durch solche Zeitungsnachrichten wachgerufen!

Hiernach rechtfertigt es sich, auf die „Automobilhaftung“ des näheren einzugehen; und zwar soll in einem ersten Teile über den Automobilverkehr und die Haftung für Un-

---

[1] Meili, Die rechtliche Stellung der Automobile, S. 2.

[2] Verhandlungen des 26. deutsch. Juristentages, III. Bd. S. 193.

[3] Vgl. z. B. Düsseldorfer Zeitung vom 27. August 1903, Berliner Tageblatt Jhrg. 1903 No. 463, siehe sodann unten § 24 dieser Arbeit.

fälle durch Automobile nach bestehendem Recht gesprochen werden; in einem zweiten Teile sollen sodann die Gründe, die für eine Abweichung von der Verschuldungshaftung sprechen, gegenüber den Gegengründen abgewogen werden, und endlich soll aus den gewonnenen Resultaten in einem dritten Teile erörtert werden, wer als der geeignetste Haftschuldner für Automobilunfälle vom Gesetzgeber geschaffen und welche Art Haftung statuiert werden soll.

I. TEIL.

Der Automobilverkehr und die Haftung für Automobilunfälle nach bestehendem Recht.

I. ABSCHNITT.

Der Automobilverkehr.

§ 2.

1. Die geschichtliche Entwicklung des Automobils.

Es ist behauptet worden, daß die Automobile, d. h. Fahrzeuge, die sich kraft einer ihnen innewohnenden mechanischen Kraft unabhängig von Schienensträngen fortbewegen können, schon ein ehrwürdiges Alter hätten. „Die Idee des Automobilismus soll schon bei den alten Egyptern bestanden haben, eine Behauptung, die sich darauf stützt, daß sich auf alten Steindenkmälern eingemeißelte Abbildungen von einem Wagen befanden, der durch den Rückstoß des in die Luft entweichenden Dampfes fortbewegt wird. Auch der Mathematiker Heron von Alexandrien (etwa 100 v. Chr.) soll den Gedanken des Automobilgefährts weiter ans Tageslicht gezogen haben; ebenso heißt es auch in den epistolis fatris Rogerii Baconis (1214 bis 1294) de secretris operibus artis et naturae: currus etiam possunt fieri ut sine animali moveantur cum impetu inestimabili. Bacon selbst soll Versuche mit einem sich selbst bewegenden Wagen angestellt haben, ohne jedoch greifbare Resultate hinterlassen zu haben.“[1]) Sir Isaak Newton nahm im Jahre 1672 diese Idee wieder auf, indem er einen Wagen konstruierte, der sich durch den aus einer Heronskugel ausströmenden Dampf vorwärts bewegte. „Tatsache ist dann weiter, daß Louis XIV.

[1] Meili a. a. O. S. 7.

Jean Théson die lettres patentes erteilte, de mettre en usage un petit carosse à quatre roues mené sans aucun cheval, mais seulement par deux hommes assis."[1]) Ein französischer Offizier Cugnot trat dann im Jahre 1769 mit einem Dampfwagen in die Öffentlichkeit, der wegen seiner Mängel aber bald wieder verschwand. Im Jahre 1768 hatte inzwischen James Watt die Dampfmaschine erfunden und bekam 1784 den ersten Dampfwagen patentiert. Lange Zeit war nun kein Fortschritt auf diesem Gebiete zu verzeichnen. Vor ungefähr 30 Jahren erst tauchten wieder englische und französische Erfindungen auf,[2]) die sich ihrer Schwerfälligkeit halber jedoch nicht im Verkehr halten konnten. Sei dem aber, wie ihm wolle, „das Automobil, so wie es heute besteht, ist eine neue Erfindung, wenn es auch, wie bei allen großartigen Schöpfungen der Technik, wissenschaftliche Vorboten aufweist."[3])

Diese neue Erfindung machte im Jahre 1855 der Ingenieur G. Daimler in Cannstatt, eine Erfindung, die bahnbrechend für den Automobilismus wirkte. Daimler konstruierte einen Benzinmotor, der bezüglich Einfachheit und Sicherheit in weitgehendstem Maße befriedigte, da er bei Inanspruchnahme des kleinsten Raumes die größte Kraftleistung garantiert. Die jetzt vorhandenen Benzinfahrzeuge gleichen hierin fast alle dem Daimlerschen; zwar tauchten später auch Automobile mit elektrischem Betriebe auf, Elektromobile, und wurden Versuche mit anderen Elementen gemacht, doch sind die Benzinmotore am weitesten verbreitet, da sie den andern Automobilen gegenüber darin einen Vorteil genießen, daß in fast allen Orten ihr Betriebsmaterial erhältlich ist, und sie somit fast überall wieder von neuem mit Kraft gespeist werden können. Es unterliegt keinem Zweifel, daß dem Automobilismus eine große Zukunft bevorsteht. „Demain — et demain ne se fera pas attendre, si les fervents s'attachent à diminuer dans le public la méfiance causée

[1] Meili a. a. O. S. 7.

[2] So z. B. das im Jahre 1833 von dem Amerikaner Isaac Davis konstruierte Dampfdreirad, Berliner Tageblatt No. 517 vom 11. Oktober 1903.

[3] Kürschners Jahrbuch für 1901 S. 888.

par l'imprudence de quelques-uns — l'automobilisme sera sûr et économique et passera complètement dans les moeurs. Son développement va donc se précipiter; c'est bien le cas de le dire: vires acquirit eundo."[1]) Eine wie große Entwicklung der Automobilismus im Laufe dieser wenigen Jahre schon durch die Verbesserungen auf technischem Gebiete hinter sich hat, mag aus folgenden Zahlen ersehen werden. „Das erste von Daimler angefertigte Automobil legte in einer Stunde 10 km zurück, das erste Motorboot 4 bis 8 Knoten in der Stunde."[2]) „In den Automobilrennen der Jahre 1894 betrug die mittlere Geschwindigkeit des schnellsten Wagens pro Stunde 21 km, im Jahre 1895 24 km, 1896 25 km, 1898 44 km, 1899 48 km, 1900 66 km, 1901 71 km, 1902 78 km, 1903 82 km, und die höchste Geschwindigkeit des siegreichen in Deutschland erbauten Mercedeswagens betrug auf diesem (1903) Gordon Bennett-Rennen 140 km pro Stunde."[3]) „Die Strecke Paris—Bordeaux, die 552 km beträgt und die der Expreßzug in 7 Stunden und 2 Minuten durchfährt, legte man im Jahre 1895 in 24 Stunden, 1898 in 15 Stunden, 1901 in 6 Stunden 11 Minuten und 1902 in 5 Stunden, 32 Minuten und 51 Sekunden zurück."[4])

Wenn wir so überblicken, wie vor etwa 30 Jahren nur einige wenige Techniker — man sagte damals — von einer fixen Idee erfaßt waren, den Bau von selbstfahrenden Wagen zu unternehmen, und außer ihnen kaum ein Mensch glaubte, daß diesen Motorwagen irgend welche größere Bedeutuug innewohnen könne, wie dann Leute kamen, cupidi novarum rerum, die Sinn für das neue Absonderliche hatten und die ersten Abnehmer der Automobile wurden, wie ihr Vorgehen glückte und immer mehr andere ihrem Beispiel folgten, ... und wenn wir dann den gegenwärtigen Stand in der Entwicklung des Automobilsmus betrachten, kann es nicht Wunder nehmen, wenn die Automobilzeitungen ihre Aufsätze mit

---

[1] Meili a. a. O. S. 8.

[2] Kürschners Jahrbuch für 1901 S. 888.

[3] Berliner Tageblatt No. 335 vom 5. Juli 1903; auch im Ostender Rennen vom 18. Juli wurde in 26,2 Sekunden ein Kilometer zurückgelegt.

[4] Deutsche Verkehrszeitung 1303, No. 22 S. 278.

den Worten beginnen: „Und wenn auch die Feinde noch so sehr gegen das Automobil anschreien, wenn auch noch so viele kurzsichtige Behörden und Gemeindeverwaltungen dem Kraftwagen Hindernisse bereiten, keine Macht der Erde, keine einschränkenden Gesetze und Verordnungen können den Siegeszug der Automobile, die sich Frankreich, Belgien, England, Amerika bereits erobert haben, aufhalten.“[1]) Nach alledem hat der Automobilismus in den wenigen Jahren seines Bestehens schon eine große Entwicklung durchgemacht, und steht ihm unzweifelhaft noch eine große Zukunft bevor.

§ 3.

2. Wesen, Arten, Verwendung und Bedeutung des Automobils.

Automobile,[2]) Kraftfahrzeuge, Selbstfahrer, Motorwagen usw. sind Bezeichnungen für Wagen, die unabhängig von Schienensträngen laufen, und bei denen zur Fortbewegung auf der Ebene weder tierische Kraft, noch eine durch eigenes menschliches Treten, Stoßen oder Ziehen hervorgerufene Kraft angewandt wird, sondern bei denen als Ersatz eine von Tier- und Menschenkraft verschiedene Triebkraft angewendet wird. Es sind, um mit dem „Bericht des Schweizerischen Bundesrates“ zu reden, unter „Automobil“ alle Fahrzeuge zu verstehen, welche vermittelst elementarer Kraft, jedoch nicht auf Geleiseanlagen bewegt werden, oder nach dem Wortlaut des Zirkularschreibens des französischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Präfekten vom 10. April 1899[3]) „par l'expression d'automobiles il faut entendre tous les véhicules à moteur méchanique, quelle que soit leur nature.“

---

[1] Vgl. „Automobilwelt“ 1903, No. 19 S. 453. „Automobile“ 1899 S. 75 abgedruckt bei Meili a. a. O. S. 2. Ebenso auch Berliner Tageblatt No. 135 vom 15. März 1903: Frdrch. Dernburg, Der Triumhpzug des Automobils.

[2] Im folgenden soll in der Regel der Ausdruck Automobil gebraucht werden, einerseits um das unschöne Wort „Kraftfahrzeug“ zu vermeiden, anderseits auch, weil das Automobilwesen eine internationale Sache ist, und es sich auch deshalb empfiehlt, den in der internationalen Verkehrssprache üblichen Ausdruck beizubehalten.

[3] Abgedruckt bei Meili a. a. O. S. 9.

Die Württembergische Verordnung vom 25. April 1902 spricht von Fahrzeugen, die auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen, aber nicht auf Bahngeleisen sich bewegen und durch Dampf, Elektrizität, Benzin und dergleichen Motoren betrieben werden. Wie man nun bei den auf Schienen fahrenden Straßenbahnwagen Wagen mit Akkumulatoren, oder mit ober- oder unterirdischer Stromzuführung (und eine dritte, nicht bewährte vermischte Art) unterscheidet, so unterscheidet man auch bei den Automobilen zwei Arten, nämlich Krafterzeuger und Kraftsammler. „Erstere sind solche Automobile, die durch eine mechanische in ihnen wirkende Gewalt getrieben werden, die aus Rohstoffen im Fahrzeug selbst erzeugt wird. Letztere sind solche Automobile, welche die sie bewegende Kraft zum Gebrauch fertig hergerichtet, in Behältern aufgespeichert mit sich führen.“ [1])

Bei den Kraftsammlern reichen die in ihnen aufgespeicherten Kräfte oft für große Strecken nicht aus; sie sind daher für den Fernverkehr unsicher; würden sie direkt für große Strecken eingerichtet werden, so nähmen die für sie erforderlichen Behältnisse einen so großen Umfang ein und würden eine solche Schwere haben, daß dadurch wieder manche Nachteile eintreten würden. Es sind daher im praktischen Gebrauche die mit den gefährlichen Rohstoffen angefüllten Krafterzeuger den Kraftsammlern vorzuziehen, und es unterliegt keinem Zweifel, daß den ersteren die Zukunft gehören wird. Die in den Automobilwagen nun enthaltenen mechanischen Kräfte sind bei den einzelnen Wagen verschieden; es sind Elektrizität, Preßluft, Petroleum, Benzin, Acetylen-Gas-Motoren mit Primärelementen usw.; bis jetzt werden bei weitem die meisten Automobile mit Benzin getrieben, da dieses Material bedeutend billiger ist als jedes andere verwendbare, und da es zudem heutzutage allenthalben käuflich ist — ein nicht zu verkennender Faktor bei großen Fahrten. Nur äußerliche Vorteile sind es, die bis jetzt den elektrischen Betrieb als vorteilhafter erscheinen lassen: geräusch- und geruch-

[1]) Hilse, Gutachten zur Automobilhaftpflicht, in Verhandlungen des 26. Deutschen Juristen-Tages. I. Bd. S. 29.

loser Betrieb und in Verbindung hiermit meist auch ein gefälligerer Bau des Wagens als bei den Benzinmotoren. Ein genaueres Eingehen auf die Unterschiede bei den einzelnen Betriebskräften, wie auch ein genaueres Eingehen in den ganzen technischen Apparat ist für die Zwecke der vorliegenden Arbeit nicht erforderlich und wird daher vermieden.

Nach dem bis jetzt Gesagten stehen die Automobile im Gegensatz zu den ohne tierische Kraft fortbewegten Fahrrädern; diese sind nicht zu den Automobilen zu rechnen und daher auch in der Behandlung der einzelnen Verkehrsmittel nicht miteinander zu vermengen, wie dies Francke in seinem in „Das Recht 1901" S. 530ff, abgedruckten Aufsatze tut; denn jene Einrichtungen werden durch die Muskelkraft der Beine bewegt; „der eigentliche Radfahrer steht dem Fußgänger am nächsten; er bewegt sich mit den Füßen wie ein Fußgänger und das Fahrrad ist nur als eine Vervollständigung oder Ergänzung des sich fortbewegenden Menschen anzusehen."[1]) Als eine Zwischenform zwischen Fahrrädern und Automobilen sind die Motorvelozipede[2]) mit 2, 3 oder mehr Rädern anzusehen. Hier kann der Fahrer seine Beinmuskeln, wenn sie erschlafft sind, durch den Motor ersetzen und umgekehrt, und auch beide miteinander wirken lassen; hier treffen also wieder die Eigentümlichkeiten der Automobile zu, und die Motorfahrräder werden daher auch unter den von uns aufgestellten Begriff „Automobile" zu stellen sein.

Es fallen also nach den verschiedenen äußeren Formen unter den Begriff Automobile als „Selbstbeweger", um einige der bekanntesten Typen zu erwähnen: Motor-Räder, leicht gebaute Motor-Sportwagen, Motor-Rennwagen, Motor-Omnibusse und Motor-Landauer, schwere Motor-Lastwagen; ebenso auch, neueren Datums, Motor-Schlitten sowie Motor-Ausstellungsstühle usw. Es wären endlich auch, da der Begriff Selbstbeweger keineswegs eng an Grund und Boden geknüpft ist, die Motorboote hierzu zu rechnen; zweck-

[1] Meili a. a. O. S. 10.

[2] Vgl. hierzu Berliner Tageblatt No. 517 vom 11. Oktober 1903.

mäßigkeitshalber wird das Motorboot aus dem hier aufgestellten Begriff Automobil ausgeschieden, da auf die Motorboote das Binnenschiffahrtsgesetz vom 20. Mai 1898 mit seiner in § 3 enthaltenen scharfen Bestimmung zur Anwendung gelangt, da es sich, abweichend von den seerechtlichen Grundsätzen, „nicht nur um Schiffahrt zu Erwerbszwecken, sondern nur um eine jede beliebige Art der Schiffahrt, einschließlich der Vergnügungsschiffahrt, zu handeln braucht“,[1]) um diese Bestimmungen anwenden zu können. Außerdem wird auch, nach Ansicht des Verfassers, bei Aufstellung der erwähnten Definitionen wohl niemand an diese Ausdehnung gedacht haben. Je nach der Art des Baues können die Automobile eine Geschwindigkeit erreichen, die bei Last- und Rennwagen eine ganz enorm verschiedene ist, in jedem Falle aber doch die Geschwindigkeit eines gewöhnlichen Fuhrwerks weit übersteigt; zudem ist auch bei jedem Automobil eine Vorrichtung angebracht, mittelst welcher, meist durch einfachen Handheber, 3 bis 4 verschiedene Geschwindigkeiten eingestellt werden können. Durchschnittlich werden von Automobilwagen Steigungen bis zu 18 Prozent mit Leichtigkeit genommen. Was endlich den Preis eines Automobils anbelangt, so wird derselbe trotz der Konkurrenz, die jetzt auf diesem Gebiete vorhanden ist, seitdem nach Daimler in Cannstatt viele andere Fabriken, wie Benz & Cie. in Mannheim sowie Hildebrandt und Wolffmüller in München, sich mit dem Bau von Automobilen abgeben, selbst für ein ganz einfaches Automobil wohl kaum unter 3000 Mark sinken, sodaß die Anschaffung eines solchen Vehikels stets noch eine recht kostspielige Sache sein wird.

Was nun die Verwendung der Automobile betrifft, so ist dieselbe eine höchst vielseitige. Das hauptsächlichste Abgangsgebiet der jungen Industrie war anfänglich naturgemäß der Sport. Mittlerweile hat sich aber eine Wandlung vollzogen: „von dem Sport, der sich gern vom Alten zum Neuen wendet, kann die enorm anwachsende Automobilindustrie jetzt nur noch kurze Zeit leben, und sie würde in Zukunft verkümmern müssen, wenn aus dem Sport nicht

[1] Cosack, Handelsrecht, § 37 S. 183.

etwas Besseres und Beständigeres für sie hervorwachsen würde".[1]) Von den Sportleuten ging die Freude am Automobil auf den Kreis der Liebhaber und Touristen über, und diese erkannten dann auch die Bedeutung des Automobils als „Kraftfahrzeug" und verwendeten es für berufliche Fahrten. Hiermit ist das Automobil an dem Punkte seiner Entwicklung angelangt, wo es statt des vergänglichen Wertes, den es als Fahrzeug des Sports und der Unterhaltung hat, einen dauernden Gewinn und seine wirtschaftliche Bedeutung erhält. Zur Zeit überwiegt aber noch die Verwendung des Automobils für Sport- und Unterhaltungszwecke, und zwei Hindernisse stehen noch der ganz allgemeinen Einführung des Automobils als Nutzfahrzeug entgegen: der Preis und das Mißtrauen gegen die Zuverlässigkeit des Fahrzeugs. Immerhin werden die Automobile aber schon von gewerblichen oder kaufmännischen Unternehmungen zum Vertriebe ihrer Waren oder zu Reklamezwecken benutzt. Selbst als Mittel der Unterhaltung des öffentlichen Verkehres für Personen und Frachtgut sind Automobile bereits vielfach ortspolizeilicherseits zugelassen. In Paris ist die Verwendung von Automobilen zur Krankenbeförderung vorgesehen, weil man durch die größere Schnelligkeit die Kranken der ärztlichen Hilfe früher zuführen zu können hofft. Außerdem wird die Motorkraft schon bei Spreng- und Straßenreinigungswagen und auch bei Feuerlöschwagen[2]) benutzt, wobei die Motorkraft nicht nur zur Fortbewegung sondern auch zu Löschmaßregeln benutzt wird.

Auch die Behörden haben vielfach schon Automobile in ihren Betrieb eingestellt. So hat die deutsche Reichspost z. B. in Berlin bei ihren umfangreichen Versuchen gefunden, daß das Automobil im Dienste ihrer Verwaltung ganz Ersprießliches zu leisten geeignet ist. Sodann sind Automobile auch in der Armee für Proviant-, Munition-, Mannschafts-, Ambulanz- und Geschützbeförderung und zur Erleichterung des Feldpost- und Feldtelegraphendienstes angeschafft. Schon bei den 1899er Kaisermanövern in Württemberg und Baden sind Automobile für die rückwärtigen Ver-

[1] Automobilwelt 1903, No. 19 S. 453.

[2] Vgl. Berliner Tageblatt No. 135 vom 15. März 1903.

bindungen mit Heeressäulen auf Veranlassung der Fabrikanten versuchsweise benutzt worden; durch den Fortfall des Gespannes tritt hier eine wesentliche Verkürzung des Wagentrains ein, die allein schon wichtig genug ist, um die Möglichkeit einer solchen Verwendung ins Auge zu fassen. Wie sich in der Armee die Verwendung von Radfahrertruppen zu Aufklärungs- und Meldezwecken immer mehr bewährt, so dürften auch dem Automobil in der Armee in Zukunft weitere Erfolge blühen. Auch in der Schweiz wurden bei den Herbstmanövern 1901 mit den Automobilen gute Erfahrungen gemacht, sodaß der Beweis als erbracht anzusehen ist, „daß sie nicht nur auf gutem Boden und bei schöner Witterung, sondern auch unter den ungünstigsten Verhältnissen gut funktionieren.“ [1]) Dieses Resultat dürfte die bei vielen Leuten noch vorhandenen Zweifel über die praktische Verwendbarkeit dieses neuen Verkehrsmittels gründlich zerstreuen und mit Klarheit erkennen lassen, daß dem Automobil eine Bestandsdauer gesichert ist, die von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist. Bei den verschiedenen Ausstellungen ist die Mannigfaltigkeit in Gestalt, Einrichtung, Belastungsmöglichkeit, Lenkbarkeit, Fahrgeschwindigkeit und Haltbarkeit an den Tag getreten, so daß es verfehlt sein würde, an der Bestandsfähigkeit ernstlich zu zweifeln und den Automobilverkehr deshalb zu unterdrücken. Dauerfahrten haben die Verwendbarkeit der Automobile bei großen Entfernungen trotz wechselnder Bodenverhältnisse festgestellt, und „schon wird das Automobil als der rechtmäßige Erbe der elektrischen Straßenbahnwagen angesehen, weil diese mehr und mehr ober- oder unterirdisch angelegt werden müssen, es wird als Ersatz für Klein- und Nebenbahnen gerühmt und das Motto lanciert: „schienenloser Betrieb anstelle der Kleinbahnen.“ [2]) „Tritt noch die Vorliebe hinzu, welche in den höchsten Gesellschaftskreisen die Automobile bereits gefunden haben, so daß man dort zu ihrer Anschaffung und Selbstbenutzung gelangt ist, so darf auch hierin eine gewisse Gewähr gefunden werden, daß der weiteren Ausbildung und Verbesserung von maß-

[1] Meili a. a. O. S. 15.
[2] Meili a. a. O. S. 16.

gebender Stelle eine tatkräftige Unterstützung nicht fehlen wird.“ [1])

Kommt zu alledem noch der Ausspruch des preußischen Handelsministers Möller, den dieser auf einem Festmahl zu Ehren der Dauerfahrer Paris—Berlin tat, „daß er sich als Wirkung der gelungenen Dauerfahrt einen großen Fortschritt und Vorteil für die Gewerbetätigkeit Deutschlands und Frankreichs verspräche, indem der Bedarf an Kraftfahrzeugen wachsen und damit die Gewerbe ein neues lohnendes Feld für ihre Tätigkeit finden würden“,[2]) so wird ein Festhalten an dem einseitigen Standpunkt, daß man es bei dem Automobil nur mit einem Verkehrsmittel zur Befriedigung des Sports, nicht aber mit einem wirtschaftlichen Fortschritt zu tun habe, ein bedauerlicher Irrtum sein. Wie die Fahrräder unzweifelhaft zweckmäßige Beförderungsmittel für die arbeitenden Klassen geworden sind, so werden auch die Automobile aus Mitteln zur Befriedigung der Sportlust zu nutzbringenden Hilfsmitteln nicht nur für den Allgemeinverkehr, sondern auch zur Erfüllung von Staatszwecken.[3])

§ 4.

3. Auf Automobile anwendbare öffentliche Bestimmungen.

Als die ersten Automobile durch Deutschlands Gaue dahinfuhren, waren schon für ihren Verkehr auf öffentlichen Straßen und Plätzen öffentlichrechtliche Bestimmungen vorhanden, deren Verstöße mit Geld- oder Haftstrafe belegt werden. Ist doch nur an die Bestimmungen des Strafgesetzbuches zu erinnern, die von übermäßig schnellem Fahren, von Behinderung anderer auf öffentlichen Straßen und von „Übertretung der zur Erhaltung der Sicherheit, Bequemlichkeit, Reinlichkeit und Ruhe auf den öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen oder Wasserstraßen erlassenen Polizeiverordnungen“ reden (vgl. § 366,2, 3 u. 10 d. R. St. G. B.). Es braucht also nur auf das große Gebiet verwiesen zu werden, wo die Polizei im Interesse der Allgemeinheit zu

---

[1] u. [2] Hilse, Gutachten a. a. O. S. 30.

[3] Vgl. die Rede des Generalmajors von Einem im Reichstage am 11. März 1903 im Berliner Tageblatt vom 12. März 1903.

schalten und walten berechtigt ist und, von ihrem Rechte ausgiebigen Gebrauch zu machen, nicht versäumen wird. Sodann ist noch aus dem Strafgesetzbuche auf die §§ 368, 9, 367, 5 und 6 hinzuweisen, die für das Inverkehrbringen leicht explodierender Stoffe besondere Sorgfalt anempfehlen. In Frankreich kommen für die Automobilfahrer vor allem die Artikel 319, 320 des code pénal in Betracht, und im Österreichischen Strafrecht besonders § 355, wonach jede Handlung oder Unterlassung für strafbar erklärt ist, „von welcher der Handelnde schon nach ihren natürlichen für jedermann leicht erkennbaren Folgen oder vermöge besonders bekannt gemachter Vorschriften oder nach seinem Amte, Stande, Berufe, Gewerbe, seiner Beschäftigung oder überhaupt nach seinen besonderen Verhältnissen einzusehen vermag, daß sie eine Gefahr für das Leben, die Gesundheit oder körperliche Sicherheit von Menschen herbeiführen oder zu vergrößern geeignet sei".

Da der den Automobilen gesicherte Erfolg aber nicht dahin führen darf, die Gefahren, die aus der Verbreitung dieser Fahrzeuge unausbleiblich zu erwarten sind, zu unterschätzen, oder vielleicht aus der falschen Besorgnis, die Entwicklung der Automobile dadurch künstlich zurückzuhalten, davon abzustehen, rechtzeitig wirksame Gegenmaßregeln zu treffen, welche die in Städten und auf belebten Straßen ohnehin schon in nicht zu geringem Maße gefährdete Sicherheit zu schützen bestimmt sind, so haben die einzelnen Behörden in richtiger Weise denn erkannt, daß die in den Strafgesetzbüchern enthaltenen Bestimmungen nicht in gewünschtem Maße ausreichend seien, und daß sie daher verpflichtet seien, auf diesem Gebiete gesetzgeberisch oder auf dem Wege der Verordnung zum Schutze der Allgemeinheit einzuschreiten. Frankreich erließ am 10. März 1899 sein erstes Automobildekret, das inzwischen am 10. September 1901 und durch andere Dekrete abgeändert worden ist; außerdem soll neuerdings Präsident Loubet wieder eine Kommission eingesetzt haben mit dem Auftrage, einen Gesetzentwurf über den Verkehr mit Automobilen vorzubereiten.[1]) Ebenso erfolgten auch Verordnungen

[1] Automobilwelt 1903, No. 25, S. 594 u. 599.

in Belgien, Dänemark, Holland und in den Schweizer Bundesstaaten, welch letztere Bestimmungen in ihren Hauptgrundsätzen bei Meili a. a. O. S. 17 wiedergegeben sind. Eine Absonderlichkeit besteht in der Schweiz insofern, als in Graubünden und Uri das Inverkehrbringen von Automobilen ganz allgemein verboten ist, gegen welches Gebot allerdings juristische Bedenken bestehen, die nicht beseitigt werden können; ähnlich verhält es sich auch mit der interessanten Verordnung des fürstlichen Landrats zu Sondershausen, der sämtliche Straßen und Plätze der Stadt Sondershausen für den Verkehr mit Automobilen verboten hat und nur einige wenige namhaft genannte Straßen für den Durchgangsverkehr freigegeben hat.[1]) Anfang August 1903 hat auch England ein Motorwagengesetz erhalten, das Nummernzwang der Wagen und Erlaubnisscheine für gewerbsmäßige Fahrer vorschreibt, und für Übertragungen in gewissen Fällen Gefängnisstrafe vorgesehen hat; die Geschwindigkeitsgrenze ist in letzter Stunde in der dritten Lesung ganz beträchtlich zugunsten der Automobilisten geändert worden.[2]) Auch in Amerika ist im Staate New-York die Bailey-Law gegen das schnelle Fahren der Automobile erlassen worden; gegen dieses Gesetz ist freilich auch die Anfechtungsklage auf Ungültigkeitserklärung erlassen worden. Die Bestimmungen dieses Gesetzes sind ziemlich streng: es bestraft die erstmalige Übertretung mit der Entziehung der Fahrlicenz für mindestens zwei Wochen, bei der zweiten Übertretung wird diese Strafe auf mindestens einen Monat erhöht; bei der dritten Übertretung geht der Delinquent der Fahrlicenz überhaupt verlustig, und bei einer viertmaligen Übertretung wird er für unfähig erklärt, sie von neuem wieder zu erlangen.[3]) Man hat in Amerika also schon den Gedanken verwirklicht, den Eger auf dem Juristentage 1902 vorgeschlagen hat, die §§ 315, 316, 318, 319 des St. G. B. nicht nur zum Nachteile, sondern auch zum Schutze der Unternehmer auf die Automobile auszudehnen; ein bestimmter hieraufzielender Antrag ist damals aber noch nicht gestellt

[1] Automobilwelt 1903. No. 25, S. 594 u. 599.
[2] Berliner Tageblatt 1903, No. 329 u. 392.
[3] Ebenda.

worden, da die Revision des Strafgesetzbuches noch in weiter Ferne steht und zudem die in Deutschland erlassenen Verordnungen auch schon eine ausreichende Sicherheit bieten Hier wurde zunächst am 3. April 1901 vom Königreich Sachsen eine Verordnung betreffend den Automobilverkehr erlassen, der am 15. April 1901 die Verordnung für den Landespolizeibezirk Berlin folgte. Später kamen die anderen Bundesstaaten und die preußischen Provinzen, und so folgte auch das Königreich Württemberg mit seiner „Verfügung des Ministeriums des Innern betreffend den Verkehr mit Motorfahrzeugen" vom 25. April 1902. Eine Zusammenstellung dieser Verordnungen oder Verfügungen ist abgedruckt in „Continental, Handbach für Automobilisten", herausgegeben von der Continental-Caoutchouc- und Guttapercha-Compagnie, Hannover 1903.

In mannigfachen Punkten weichen die einzelnen Verordnungen voncinander ab, so z. B. in der Geschwindigkeitsgrenze, in der Altersgrenze für die zur Führung von Automobilen zugelassenen Personen. Auf die Einzelheiten braucht jedoch nicht des näheren eingegangen zu werden; hat doch der Staatssekretär des Reichsamts des Innern Graf von Posadowsky in der Sitzung des Deutschen Reichstags vom 18. Februar 1903 die Äußerung getan: „Die Kartelle der Verbände der Radfahrer und Motorfahrer haben beantragt, anstelle der verschiedenen Polizeiverordnungen einheitliche Grundsätze zwischen den deutschen Regierungen über den Verkehr dieser Fahrzeuge auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen zu vereinbaren. Ich habe mich mit sämtlichen Verbündeten Regierungen dieserhalb in Verbindung gesetzt, und alle Regierungen sind damit einverstanden, daß solche einheitliche Grundsätze festgestellt werden, welche als Grundlagen für Polizeiverordnungen dienen sollen. Derartige einheitliche Grundsätze sind im Reichsamt des Innern bereits entworfen und liegen jetzt den beteiligten preußischen Ressorts zur Begutachtung vor. Ich hoffe, daß in diesem Sinne die Frage recht bald zum Abschluß kommen wird." [1]) „Es ist zu wünschen, daß die eingeleiteten Verhandlungen

[1] Düsseldorfer Zeitung 1903, No. 236 vom 27. August 1903; vgl. unten § 24 dieses Artikels.

zu einem einheitlichen Abschluß gelangen; denn die Natur der neuen Verkehrsmittel verlangt gebieterisch einheitliche Normen,“ [1]) da die Automobilfahrer mit Leichtigkeit an einem und demselben Tage das Gebiet mehrerer Bundesstaaten durchkreuzen können.

Nach anderer Version soll nicht nur übereinstimmendes Landesrecht, sondern ein einheitliches Reichsgesetz geplant sein und im Reichsamt des Innern schon Material zu einer Statistik gesammelt werden.[2]) Die Hauptfragen, die hier zu regeln sind, sind die: 1. wie weit sollen andere Bestimmungen in Geltung bleiben, 2. wie soll die Beschaffenheit und Ausrüstung der Fahrzeuge sein, 3. wie sollen die Kontrollvorschriften geregelt werden, 4. welche Pflichten sollen dem Eigentümer obliegen, 5. welche Eigenschaften und Verpflichtungen sollen von dem Fahrer verlangt werden, 6. sollen Automobile Anhängewagen führen dürfen, 7. sollen einzelne Strecken gänzlich von dem Befahren durch Automobile ausgeschlossen werden dürfen und endlich 8. wie sollen die strafrechtlichen Bestimmungen lauten? Die einzelnen Vorschriften sind jetzt schon detailliert genug; muß nun ein Fahrer im Gebiete eines anderen als seines Heimatsbezirkes auch die dort erlassenen Bestimmungen und ebenso auch die für einzelne Städte, z. B. Potsdam, München, erlassenen besonderen Bestimmungen jeden Augenblick präsent haben und befolgen, um nicht in die Hand des Strafrichters zu fallen, so kommt noch eine hier zu erwähnende Einrichtung einzelner deutscher Staaten hinzu,[3]) die darauf abzielt, im Falle einer Übertretung der fraglichen Vorschriften den Namen des Delinquenten um so leichter feststellen zu können. Es ist dies die Vorschrift, daß alle Motorfahrzeuge amtliche Kennzeichen führen müssen, deren Größe, Größe und Farbe der Schrift und des Untergrundes peinlich genau vorgeschrieben ist. Für Preußen ist die Verwendung großer lateinischer Buchstaben mit fortlaufenden Nummern vorge-

---

[1] Schweizerischer Bundesratsbericht No. 9.

[2] Berliner Tageblatt, Jahrg. 1903, No. 463; vgl. jedoch unten § 24 dieser Arbeit.

[3] Vgl. auch den niederöster. Gesetzentwurf vom 13. November 1903, Stenogr. Protokolle S. 1320 bis 1336.

schrieben, wobei der einzelne Buchstabe den Landespolizeibezirk Berlin oder diejenige Provinz bezeichnet, bei welcher das Fahrzeug polizeilich registriert ist, und die einzelnen Nummern auf die Automobileigentümer der einzelnen Regierungsbezirke in der Weise verteilt sind, daß das Vorkommen mehrerer in Buchstaben und Nummer gleicher Kennzeichen ausgeschlossen ist. Für Sachsen ist in ähnlicher Weise für die Kreishauptmannschaften die Verwendung der fünf ersten römischen Zahlen mit beigefügten arabischen Nummern angeordnet. In Hamburg führen die Automobile als amtliches Erkennungszeichen einen fünfzackigen Stern mit fortlaufenden Nummern. In Bayern sind nur für den Stadtbezirk München amtlich eingetragene Erkennungsnummern vorgesehen, während für das übrige Bayern, wie auch für Württemberg, die übrigen Bundesstaaten und Elsaß-Lothringen nur vorgeschrieben ist, daß jeder Wagen auf leicht sichtbarem, gutbefestigtem Schilde den Namen und Wohnort des Besitzers tragen muß. Für ausländische Automobile gelten in den zuvor erwähnten Staaten mancherlei Erleichterungen.[1])

Eine Automobilsteuer ist in Deutschland nicht eingeführt, während z. B. in Belgien Motorräder 20 Frcs., Lastwagen und Droschken 12 Frcs. und Wagen über 1000 kg 150 Frcs. Steuer entrichten müssen.[2]) Für Preußen sind auch nach einer Entscheidung des Kammergerichtes die Automobile den Bestimmungen des Tarifes vom 29. Februar 1840 über die Verpflichtung zur Abgabe von Chausseegeld nicht unterstellt; ja, sie brauchen nach dem Sinne des Tarifes noch nicht einmal an den Hebestellen anzuhalten.[3]) Die preußischen Kreise Teltow und Niederbarnim haben aber inzwischen an zuständiger Stelle den Antrag auf Ergänzung des Chausseegeld-Tarifes gestellt. Auch die Bestimmung über die Anlegung von Dampfkesseln vom 5. August 1890 sowie die Anweisung betreffend die Genehmigung und Untersuchung der Dampfkessel vom 9. März 1900 findet auf Automobile mit Dampfbetrieb nach einer Verständigung der

[1] Vgl. Continental a. a. O. S. 25 ff.
[2] Automobilwelt 1903, No. 21 S. 499.
[3] Vgl. Continental a. a. O. S. 72.

preußischen Minister mit den nachgeordneten Polizeiverwaltungen keine Anwendung, da hierdurch die Verkehrsfreiheit in solchem Maße beschränkt würde, daß die Benutzung der Automobile als Verkehrsmittel wesentlich beeinträchtigt würde. Die Polizeibehörden des Wohnortes des Fahrzeugbesitzers haben ihrerseits die Verpflichtung, dem zuständigen Dampfkessel-Überwachungsverein von der Inbetriebsetzung solcher Fahrzeuge Kenntnis zu geben.[1]) Für die gewerbliche Verwendung von Automobilen kommt natürlich § 37 der G. O. in betracht, wonach die Regelung der Unterhaltung des öffentlichen Verkehrs der Ortspolizeibehörde unterliegt, und für den Fall der Übertretung dieser Bestimmungen Geldstrafe bis 300 Mark und im Nichtbeitreibungsfalle Haftstrafe angedroht ist.

Die hier gemachten Aufzählungen sollen keineswegs Anspruch auf Vollständigkeit machen, sondern nur eine Übersicht über die hauptsächlichsten Bestimmungen des öffentlichen Rechtes, die mit Automobilen im Zusammenhang stehen, wiedergeben.

II. ABSCHNITT.

Die Haftung für Automobilunfälle nach bestehendem Recht.

1. Die materiellrechtliche Seite.

§ 5.

1. Die Erfordernisse eines Schadensersatzanspruches.

Es muß hier zunächst die Frage erörtert werden, unter welchen Umständen jemand, der durch ein Automobil Schaden genommen, nach dem jetzt bestehenden Rechte einen Schadensersatzanspruch geltend machen kann, und welche gesetzlichen Bestimmungen hier zutreffen; und zwar soll nur von dem gewöhnlichen Verkehr mit Automobilen gesprochen werden, so daß einerseits die im inneren kontraktlichen Verhältnisse beim Frachtverkehr und beim Gewerbebetrieb, ander-

[1] Düsseldorfer Neueste Nachrichten No. 160 vom 12. Juli 1902.

seits aber auch die im postalischen und Eisenbahnbetriebe sich ereignenden Unfälle durch dort verwandte Automobile außer betracht bleiben. Hinsichtlich der außerkontraktlichen Schädigungen, die durch Automobile hervorgerufen werden, gelten nun die §§ 823 ff. des B. G. B., und zwar sei ausdrücklich zu Anfang hier vermerkt, daß nur die allgemeinen Grundsätze der §§ 823, 826, 831, 832 zur Anwendung kommen können. Da nämlich zur Zeit der Abfassung des B. G. B. die durch Dampf, Elektrizität, Benzin usw. getriebenen Verkehrsmittel im Verhältnis zu dem gsamten übrigen Verkehrsleben der damaligen Zeit nur sehr gering und meist auf kleinere örtliche Gebiete begrenzt waren, so „kann es nicht ernstlich befremden, daß die Verfasser des B. G. B. denjenigen Eigentümlichkeiten und Verhältnissen noch keine gebührende Rechnung getragen haben, die mit Einführung von Fahrzeugen mit elementarer Kraftbewegung unausbleiblich hervortreten müssen“,[1]) wiewohl nicht unerwähnt bleiben mag, daß z. B. in § 147 das B. G. B. eine moderne Verkehrseinrichtung in den Bereich seiner Gesetzgebung gezogen hat. Wäre aber der Automobilverkehr zur Zeit der Entstehung des B. G. B. nur annähernd ein solcher gewesen, wie er jetzt ist, so wäre sicherlich wohl eine Bestimmung ähnlich der des § 833 aufgenommen worden, die eine von dem allgemeinen Grundsatze des § 823 verschiedene Schadensersatzpflicht aufgestellt hätte bei Benutzung und Inverkehrbringen von näher zu bezeichnenden gefährlichen Sachen, sofern diese Schaden anrichten. Doch sind „die Fälle einer verschärften zivilrechtlichen Verantwortlichkeit, wie sie § 833 ausspricht, vom B. G. B. ausdrücklich bezeichnet, eine analogische Ausdehnung vertragen sie nicht; es bleibt dann einfach bei der Anwendung der gewöhnlichen Grundsätze, und dies gilt auch für die Benutzung der modernen Kraftfahrzeuge.“[2]) Es muß also eine analogische Ausdehnung der Bestimmung des § 833 auf Automobile, so verführerisch sie auch gerade mit bezug auf den Vergleich sein mag, daß durch den in den Automobilen enthaltenen

[1] Hilse, Gutachten a. a. O. S. 26.

[2] Crome, System des Bürgerlichen Rechts, II. Band § 332, Seite 1047 ff.

und dieselben so gefährlich machenden Motor die Pferdekraft ersetzt wird, von der Hand gewiesen werden und bei der jetzigen Gesetzesanwendung versucht werden, so gut es geht, mit den allgemeinen Bestimmungen der §§ 823 ff. auszureichen. Nach diesen Paragraphen setzt die Schadensersatzpflicht wegen unerlaubter Handlungen voraus: 1. den Eingriff in das geschützte Rechtsgut eines andern, 2. die Rechtswidrigkeit des Eingriffes, 3. ein Verschulden des Täters oder dessen Auftraggebers, 4. den Eintritt eines Schadens und 5. den ursächlichen Zusammenhang des Schadens mit dem schuldhaften rechtswidrigen Eingriff in die fremde Vermögenssphäre.

1. a) Nach § 823 Abs. 1 ist schadensersatzpflichtig, wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines andern widerrechtlich verletzt. Hierdurch wird also derjenige getroffen, der mittelst eines Automobils die genau angegebenen Lebensgüter der subjektiven Rechtssphäre des Menschen culposer Weise verletzt. Der in der Literatur entbrannte Streit über den Begriff des „sonstigen Rechts“ mag hier als für die Zwecke vorliegender Aufgabe unerheblich und wenig förderlich beiseite gelassen werden. Schadensersatzpflichtig würde sich jemand nach § 826 auch machen, wenn er durch ein Automobil in einer gegen die guten Sitten verstoßenden Weise einem anderen vorsätzlich Schaden zufügt; es handelt sich hier um den Schutz gegen illoyale Handlungen, die an sich zwar nicht unerlaubt, aber sich doch durch die Art ihrer Vornahme als nicht anständig darstellen. — b) Weit wichtiger als diese beiden Fälle des Eindringens in die rechtlich geschützte fremde Sphäre ist aber gerade bei Automobilen der Fall, daß jemand bei Benutzung eines Automobils gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstößt und daraus Schaden entsteht; in diesem Falle macht sich der Täter nach § 823 Abs. 2 schadensersatzpflichtig, sofern ihn ein Verschulden trifft. Der Ausdruck „ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz“, der in der theoretischen Literatur bereits einen lebhaften Streit wachgerufen hat, muß hier, da diese Art des Eindringens in die fremde Rechtssphäre am häufigsten

bei Automobilunfällen vorkommen wird, einer genaueren Betrachtung unterzogen werden. Während Dernburg, Linckelmann und Lenel (in No. 21 d. deutsch. Jurist. Zeit. von 1897) einen exzeptionellen Standpunkt einnehmen, scheint die Meinung, wie sie von Crome, Cosack, v. Liszt, Planck Oertmann vertreten wird, die allein richtige zu sein. — Man hat drei Arten von Schutzgesetzen unterscheiden wollen, 1. solche, die nur zum Schutz der Allgemeinheit dienen (z. B. § 87 St. G. B.), 2. solche, die nur zum Schutz des Einzelnen dienen (z. B. § 263 Str. G. B.), 3. solche, die zwar in erster Linie den Interessen der Allgemeinheit dienen, aber doch die Sonderinteressen des Einzelnen beschützen, indem dieser daraus Vorteil zieht (z. B. § 366 St. G. B.). Hier hebt nun mit Recht Crome[1]) mit den übrigen zitierten Schriftstellern hervor, daß eine Unterscheidung der Schutzvorschriften in solche, die nur den Privatinteressen dienen und nicht zugleich auch der Allgemeinheit dienen, und solche, die der Allgemeinheit und dadurch zum Schutze des Einzelnen dienen, ganz unmöglich sei, was freilich nach Linckelmann eine vollständige Verkennung der Begriffe ist. Mit Recht wird anzunehmen sein, daß nur die erstgenannte Kategorie nicht unter diesen § 823 Abs. 2 fällt, wohl aber die beiden anderen ineinandergreifenden Kategorien; hieraus ergibt sich denn auch, daß Absatz 2 dem Absatz 1 gegenüber nicht als überflüssig erscheint, wie vielfach behauptet wird: denn nicht alle durch ein Schutzgesetz geschützten Interessen fallen unter den Absatz 1; umgekehrt ist aber auch Absatz 1 gegenüber Absatz 2 nicht überflüssig: denn nicht alle in Absatz 1 erwähnten Rechte (sonstiges Recht!) sind durch Schutzgesetze geschützt. Wenn nun Dernburg hierin eine zu weitgehende Schadensersatzpflicht sehen will, die unbedingt verworfen werden müßte,[2]) so führt auch hiergegen Crome wieder mit Recht an, daß sich die Grenze gegen eine zu weite Ausdehnung der Schadensersatzpflicht daraus ergiebt, daß der Ersatzfordernde eben den ursächlichen Zusammenhang seines Schadens mit der infragestehenden Gesetzes-

[1] Crome a. a. O. S. 1026.

[2] Dernburg, Das bürgerliche Recht, II. Bd. S. 615.

übertretung zu beweisen hat, und daß ferner auch, wie Cosack[1]) an einem treffenden Beispiele zeigt, das Gesetz zum Schutze gerade des andern, der verletzt worden ist, erlassen sein muß, sodaß also eine Haftung für den Schaden, den irgend ein beliebiger Dritter durch den Verstoß eines Schutzgesetzes erleidet, keineswegs hierdurch begründet wird.

Daß nun aber mit diesen Schutzgesetzen außer den strafrechtlichen Bestimmungen des St. G. B. und der G. O. auch Anordnungen und Verordnungen der Sicherheitspolizei, und zwar diese letzteren hauptsächlich und an erster Stelle getroffen werden, ergibt sich aus Art. 2 E. G. zum B. G. B.; es wird hierdurch eben die schuldhafte Übertretung von Polizeiverordnungen beim Eindringen in eine fremde Rechtssphäre in die Kategorie der unerlaubten Handlungen aufgenommen. Würde nun eine Übertretung einer Schutzvorschrift allein darin bestanden haben, daß der Automobilfahrer seine Nummer mit blauer statt mit schwarzer Farbe auf sein Erkennungsschild hat malen lassen, so wird zwischen diesem, nehmen wir an, schuldhaften Verstoß und einem durch Überfahren eines Menschen eingetretenen Schaden kein ursächlicher Zusammenhang angenommen werden können; und würden durch das schnelle Fahren eines schweren Automobilwagens infolge heftiger Erschütterung die in der Wohnung eines Gelehrten befindlichen Apparate in Unordnung geraten und hierdurch Schaden entstehen, so ist hier der geschädigte Gelehrte nicht die Person, zu deren Schutze das Gesetz erlassen worden ist. In beiden Fällen würde also eine Klage auf Grund des § 823 Abs. 2 B. G. B. keinen Erfolg haben; natürlich steht nichts im Wege, daß der Verletzte in einem solchen Falle event. auf Grund des Abs. 1 dieses Paragraphen einen Anspruch wegen Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt herleiten kann; es ist dann eben (vgl. weiter unten § 8) seine Beweispflicht eine andere.

2. Weiterhin ist sodann zur Geltendmachung eines Anspruches auf Schadensersatz erforderlich, daß der Eingriff in das fremde Rechtsgut den Tatbestand einer objektiven Rechtswidrigkeit darstellt, d. h. daß der Täter etwas tat,

[1] Cosack a. a. O. S. 599; ebenso Oertmann zu § 823, 2.

quod facere ius non habet (§ 151 D. 50, 17). Wenn also jemand durch Gesetz oder gerichtliche Verfügung zum Handeln ermächtigt ist, oder wenn jemand in Selbsthilfe, Notwehr, Notstand oder überhaupt mit Einwilligung des Verletzten — soweit es sich hier nur um Rechtsgüter handelt, über die der Verletzte frei zu verfügen in der Lage ist — handelt, ist die objektive Rechtswidrigkeit ausgeschlossen.

3. Des Ferneren gehört zu den Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruches ein schuldhaftes Handeln des Täters; denn eine objektive Rechtswidrigkeit allein macht den Täter grundsätzlich noch nicht ersatzpflichtig, es muß vielmehr noch eine subjektive Rechtswidrigkeit hinzukommen. Gemäß § 823 Abs. 1 und 2 genügt jede Art des Verschuldens, Vorsatz oder Fahrlässigkeit, während in § 826 nur Vorsatz eine Schadensersatzpflicht begründet, und wir somit hier ein Beispiel für eine geminderte Haftung haben. Es gibt aber auch einen Fall einer verschärften Haftung im B. G. B, der darin besteht, daß in gewissen Fällen (siehe weiter unten) eine Umkehrung der Beweislast stattfindet, nach der also nicht der Verletzte ein Verschulden des Täters, sondern umgekehrt dieser seine Schuldlosigkeit zu beweisen hat. Aus dem Verschuldungsprinzipe folgt nun, daß mangelnde Zurechnungsfähigkeit des Täters infolge von Bewußtlosigkeit, und jugendlichem Alter bis 7 Jahren, und daß mangelnde Einsicht zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit bei einem Alter von 7 bis 18 Jahren (§§ 827, 828 B. G. B.) die Schuld ausschließt. Bei einer vorsätzlichen Rechtsverletzung muß ein Wollen vorliegen, das auf das Handeln als solches unter Erkennen des Erfolges gerichtet ist, im Gegenssatz zur Absicht, die auf den Erfolg selbst gerichtet ist. Bei den einzelnen Arten der Fahrlässigkeit ist der Wille des Täters auf das Handeln als solches unter Erkennbarkeit des Erfolges gerichtet; der Täter hätte den eingetretenen Erfolg also vorhergesehen, hätte er nicht die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen, indem er die Sorgfalt und Voraussicht betätigte, wie sie ordentliche und normale Menschen im Verkehrsleben der in Frage stehenden Art anwenden sollen. Wird gemäß §§ 831, 832 ein Anspruch erhoben, so muß auf seiten des Aufsichtspflichtigen oder Geschäftsherrn ein Verschulden vorliegen, und zwar muß

in dem hier hauptsächlich interessierenden Falle des § 831 das Verschulden des Geschäftsherrn darin bestehen, daß ihn eine culpa in custodiendo et instruendo oder in eligendo trifft.

Das Nichtbetätigen der erforderlichen Sorgfalt kann nun sowohl in einem Tun bestehen, darin z. B., daß der Automobilist schneller fährt, als es die Verkehrsverhältnisse gestatten, als auch in einem Unterlassen, darin z. B., daß er abends kein Licht brennt. Gerade die Fälle des Unterlassens sind es, die hier besonders interessieren und daher besonders hervorgehoben zu werden verdienen. „In der Person eines kundigen" Automobilfahrers „liegt ein Gegengewicht gegen die durch das Inverkehrbringen heraufbeschworenen Gefahren. In ihm, als ordentlichem Fahrer, ist Wille und Fähigkeit, den Wagen nach Bedarf zu lenken, ihn zur Zeit zu bremsen, kurz alles vorzunehmen, was erforderlich ist, um Gefahren zu vermeiden." [1]) Wenn nun der Automobilfahrer diese Sorgfalt nicht mehr anwendet, das Automobil z. B. auf der Straße plötzlich anhält, sich entfernt und seinen Wagen unbewacht stehen läßt, so hat er dadurch einen Zustand geschaffen, der es verhindert, daß weiterhin eine einem eventuellen schädigenden Erfolg entgegenwirkende Kraftäußerung entfaltet wird; es liegt dann in solchen Fällen eine Unterlassung vor, und zwar ist diese Unterlassung eine rechtswidrige, da voraufgegangenes Handeln des Automobilfahrers eine spätere Tätigkeit seinerseits als pflichtgemäß erscheinen ließ. In einer solchen Unterlassung gerade dieser bestimmten von ihm erwarteten posisitiven (=entsprechenden Handlung, wie es Zitelmann Allg. Teil S. 161 nennt) Handlung ist also eine Fahrlässigkeit zu erblicken. Endemann[2]) verlangt freilich selbst da, wo jedermann eine Verpflichtung zu sichernden Maßregeln annimmt, daß eine positive Rechtspflicht zum Handeln begründet sein müßte. Von der übrigen Literatur[3]) wird diese Ansicht aber verworfen. — An die Unterlassung als solche knüpft sich als eine verfolgbare

---

[1] Fischer, Unterlassungen, in Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswisschschaft, XXIII. Bd.

[2] Endemann, Bürgerliches Recht, I. Bd. S. 589.

[3] Z. B. v. Liszt, Strafrecht, § 20 S. 113; Crome a. a. O., I. Bd., § 108 S. 481; Scherer, Kommentar, zu § 823 Abs. 2, S. 1256

Wirkung zunächst noch gar nichts an; erst wenn hieraufhin ein Ereignis, durch äußere Umstände oder positive Handlungen hervorgerufen, folgt, können als Wirkung der Unterlassung Rechtsverletzungen in Betracht kommen, sodaß dann von einer schuldhaften Rechtsverletzung begangen durch Unterlassung geredet werden kann. Wenn es sich nun um den Verstoß gegen eine Schutzvorschritt handelt, so braucht sich das Verschulden eines Automobilfahrers nur auf das gesetzwidrige Verhalten zu beziehen, nicht auch, wie im Falle des § 823 Abs. 1, auf den rechtsverletzenden Erfolg: „der Handelnde wußte oder hätte wissen müssen, daß er eine ihm durch eine Schutzvorschrift auferlegte Pflicht verletzt, dagegen braucht für ihn nicht voraussehbar gewesen sein, daß ein anderer nachteiliger Erfolg aus seinem Handeln erwüchse;“[1]) denn mit Ausnahme des § 826, wo der Tatbestand direkt auf die Schaffung eines Schadens gestellt ist, ist anzuerkennen, daß in den §§ 823, 824, 825 die Voraussehbarkeit und deshalb die Vermeidbarkeit, daß sowohl Vorsatz wie Fahrlässigkeit nur auf die Verletzung als solche bezogen werden darf, und die Haftpflicht für den aus der Verletzung sich ergebenden Schaden ohne Rücksicht darauf, ob der Schaden überhaupt vorauszusehen war, eintritt.[2]) Bezüglich des Verschuldens im § 823 Abs. 2 nach der Vossen'schen Ansicht wird weiter unten im II. Teil des Näheren gesprochen werden.

4. Um einen Ersatzanspruch aus unerlaubten Handlungen erheben zu können, muß nun auch ein Schaden eingetreten sein. Schaden ist jeder Nachteil, den jemand an seinen Rechtsgütern erleidet, und zwar sowohl an dem Vermögen in engerm Sinne, wie auch an anderen Lebensgütern immatrieller Art. Auch wird jetzt im Gegensatz zu früheren Rechten unter Schaden sowohl der unmittelbare (damnum circa rem) wie auch der mittelbare Schaden (damnum extra rem) verstanden. Unter Vermögensschaden ist nun speziell zu verstehen der Unterschied in dem Vermögen einer Person, der zwischen dem gegenwärtigen Stande desselben und dem-

[1] Rümelin, Causalbegriffe, S. 69.
[2] Wendt, Unterlassungen und Versäumnisse, S. 141.

jenigen Stande, den es haben würde, wenn das Ereignis nicht eingetreten wäre, besteht. Der Schaden umfaßt also nicht nur einen direkten Verlust, damnum emergens, sondern auch das Ausbleiben eines mit Sicherheit zu erwartenden Gewinnes, lucrum cessans (§ 252 B. G. B.). Wegen eines Schadens der Nichtvermögensschaden ist, kann freilich nach § 253 nur in den vom Gesetz ausdrücklich bestimmten Fällen eine Entschädigung gefordert werden.

5. Endlich wird aber ein Schaden nur dann und in dem Falle ersetzt, wenn und soweit er auf das Eingreifen eines verantwortlichen Menschen in eine fremde Rechtssphäre zurückzuführen ist, wie dann auch an die Spitze einer jeden Schadensersatzpflicht der Satz gestellt ist „Voraussetzung für jeden Schadensersatzanspruch ist, daß der zu ersetzende Schaden im Causalzusammenhange mit derjenigen Handlung oder Unterlassung steht, welche den Anspruch begründet“[1]); es muß also zwischen dem Verhalten des Ersatzpflichtigen und der Verschlechterung der Lage des Ersatzberechtigten das Verhältnis von Ursache und Wirkung bestehen. Auf die große Streitfrage was Causalzusammenhang sei, soll hier nicht eingehend eingegangen werden. Der philosophische Begriff Ursache ist der allein richtige; der juristische Begriff Ursache ist nur ein Ausschnitt aus dem philosophischen Begriff, der den gesamten Bedingungskomplex, zu dem z. B. auch Naturkräfte gehören, umfaßt; der juristische Begriff verlangt eine menschliche Handlung, die er als verursachend bezeichnen kann. Man hat daher auch vielfach behauptet, die juristisch bedeutsame Causalität sei keine Causalität; zudem kann ja auch eine Unterlassung vom philosophischen Standpunkt aus niemals verursachend sein. „Welche menschliche Handlung das Gesetz aber meint, wenn es von Verursachung spricht, ist reine Auslegungsfrage; zu Grunde liegt die Lebensauffassung!“ So sind denn die verschiedensten Theorien aufgestellt worden und nicht nur von Juristen; ich brauche nur die Namen v. Bar, Birkmeyer, v. Liszt, Kohler, Buri, Endemann, v. Kries, Rümelin zu nennen.[2])

[1] Motive zum B. G. B., II. Bd. S. 118.

[2] Z. B v. Liszt a. a. O., S. 78; Cosack, § 91; Engelmann, S. 193; v. Bar, S. 22; Endemann, § 129; Zitelmann, S. 155; Dernburg, § 27; Sammler, S. 124; Rümelin, Causalbegriffe, S. 50 ff.

Es mag hier die jetzt mehr und mehr anerkannte und auch vom Verfasser für allein richtig gehaltene Theorie der adäquaten Verursachung wiedergegeben werden, „wonach eine Person schon dann als verursachend anzusehen ist, wenn sie eine Bedingung setzt, welche auf Grund des ganzen zur Zeit der Handlung erkennbar vorliegenden sonstigen Bedingungskomplexes im allgemeinen dazu geeignet ist, den Erfolg herbeizuführen." Auf die Kenntnis dieser vorliegenden Umstände beim Täter, oder deren Erkennbarkeit für ihn kommt es hierbei nicht an; nach der Rümelin'schen Lehre muß das Ereignis gerade „vom Standpunkt einer objektiven nachträglichen Prognose aus in Verbindung mit allen anderen zurzeit der Tat vorhandenen erkennbaren Umständen generell geeignet gewesen sein, den Schaden herbeizuführen."[1]) Da sich aber niemals mit Bestimmtheit übersehen läßt, welcher Bedingskomplex vorliegt, ob nicht z. B. im gegebenen Falle eine leichte körperliche Verletzung eines Menschen dessen Tod herbeiführen kann, muß eben der Schädiger auf die weitgehendste Haftung gefaßt sein, und „durch die adäquate Verursachungslehre soll nur eine Grenze gesteckt werden, bis zu der nach einer Verantwortlickkeit für den entstandenen Schaden gesucht werden kann, so daß man sagen muß: adäquate Verursachung liegt nicht mehr vor, sobald die menschliche Erfahrung trotz Kenntnis aller aufdeckbaren Umstände zu dem Resultat kommt, mit dem Eintritt dieses Erfolges habe nicht mehr gerechnet werden können."[2]) Richtig ist daher, daß die Ersatzpflicht nicht bei dem ersten und unmittelbaren Erfolge der Verletzung halt macht, sondern sich, sofern durch das „interesse" auch eine adäquate Beziehung angedeutet werden soll, auf omne quod interest erstreckt.[3])

§ 6.

2. Der Inhalt eines Ersatzanspruches.

Im B. G. B, §§ 249,1 und 251,1 sind in Übereinstimmung mit dem bisherigen Recht die beiden, die Art des Schadensersatzes leitenden Grundsätze dahin zusammengefaßt: „Wer

[1] Rümelin, Archiv f. civ. Pr., Bd. 90. S. 172, abgedruckt bei Cosack, B. G. B. S. 320.

[2] Rümelin, Causalbegriffe, S. 50.

[3] Wendt, Unterlassungen, S. 143.

zum Schadensersatz verpflichtet ist, hat den Zustand wieder herzustellen, der bestehen würde, wenn der zum Ersatz verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre" und „Soweit die Herstellung nicht möglich, oder zur Entschädigung des Gläubigers nicht genügend ist, hat der Ersatzpflichtige den Gläubiger in Geld zu entschädigen." Hiernach ist der Ersatzpflichtige an erster Stelle zur sogenannten Naturalrestitution verpflichtet, d. h. er selbst hat den Zustand wieder herzustellen, der ohne das Dazwischentreten des schädigenden Ereignisses bestanden hätte. Die Gesamtbedeutung, die dieses Ereignis für die Rechtslage des Beschädigten hat, wird als das Interesse des Ersatzgläubigers bezeichnet. Ist die Wiederherstellung unmöglich, so ist der Geschädigte, also erst in zweiter Linie, in Geld zu entschädigen. Hier kommt bei der Berechnung der Entschädigung (quanti ea res est) einmal der Wert der beschädigten Sache für jedermann, der Gemeinwert (verum rei pretium), sodann auch der besondere Wert, den die Sache für den Beschädigten hat, außerordentlicher Wert (omne quod interest) in Betracht. Dagegen braucht nach gemeinem Recht und B. G. B. das sogenannte Affektionsinteresse (im Gegensatz z. B. zum Preuß. Allg. Landrecht, bei Vorsatz) d. h. der Wahnwert, den ein Gegenstand wegen besonderer Eigenschaften in den Augen des Berechtigten hat, nie ersetzt zu werden. Die Regel, daß an erster Stelle beim Schadensersatz Naturalleistung zu erfolgen hat, und nur im Notfalle Geldentschädigung eintritt, ist jedoch in einer Reihe von Fällen verlassen (§§ 249,2 250, 251,2). Für durch Automobilunfälle herbeigeführte Schäden wird gerade § 249,2 in Praxi in Frage kommen: „Wird wegen der Verletzung einer Person oder der Beschädigung einer Sache ein Schadensersatzanspruch geltend gemacht, so kann der Gläubiger statt der Herstellung den dazu erforderlichen Geldbetrag verlangen." Der Gläubiger hat also ein Wahlrecht, er ist daher z. B. nicht verpflichtet, im Falle einer Körperverletzung dem Schadensstifter in dessen Behausung zu folgen und sich von diesem kurieren zu lassen, sondern er kann sich selbst in ein Krankenhaus begeben, sich dort pflegen und heilen lassen, und von dem Schädiger den zu dieser Herstellung

erforderlichen Geldbetrag verlangen. Der § 249,2 würde sich an und für sich auch auf den immateriellen Schaden beziehen, den eine Person erleiden kann; auch bei immateriellem Schaden muß nach § 249,1 in erster Linie der frühere Zustand in natura wieder hergestellt werden; für den Fall der Körperverletzung oder Sachbeschädigung hat aber der Gläubiger hinsichtlich des immateriellen Schadens nicht das Wahlrecht des Abs. 2; es wird vielmehr im allgemeinen in diesem Falle der Schadenszufügung dem Gelde die ausgleichende Kraft abgesprochen und es kann nach § 253 wegen eines Schadens der nicht Vermögensschaden ist, eine Entschädigung in Geld nur in den durch das Gesetz ausdrücklich bestimmten Fällen gefordert werden. — Im Falle des Schadensersatzes wegen einer gegen eine Person gerichteten unerlaubten Handlung gelten aber außer den im allgemeinen Teil des Rechtes der Schuldverhältnisse im B. G. B. genannten Grundsätze über Schadensersatz auch noch die besonderen in den §§ 842 ff angeführten Bestimmungen. Hiernach besteht der Inhalt der Ansprüche, je nach der Art der Verletzung aus mehr oder weniger einzelnen Beträgen, die vom Richter nach freiem Ermessen zugesprochen werden können.

1. Zunächst hat der durch ein Automobil Verletzte gegen den Schädiger einen Anspruch auf Zahlung der Kur- und Pflegekosten; es wird sich hier handeln um erhöhte Ausgaben für besonders stärkende Nahrungsmittel, besondere Aufwartung, Pflege, vielleicht auch für einen Spezialarzt.

2. Sodann ist nach § 842 auch ein Ersatzanspruch begründet bezüglich der Nachteile, welche die unerlaubte Handlung für den Erwerb oder das Fortkommen des Verletzten herbeigeführt hat, und § 843 spricht dem Verletzten auch einen Anspruch zu, wenn seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert ist oder eine Vermehrung seiner Bedürfnisse eintritt; dieser besondere Anspruch ist also gegeben, wenn infolge eines Unfalles durch ein Automobil bei dem Verletzten eine Verminderung seiner Einnahmen, oder eine Vermehrung seiner Ausgaben eintritt. Dieser nach § 843 dem Verletzten zustehende Anspruch soll nun in Form einer Geldrente geleistet werden; das soll nicht bedeuten daß nicht auch die Kur- und Heilkosten in Form einer

Rente verlangt werden können, in der Regel pflegen diese Ausgaben aber keine dauernden zu sein. Bezüglich der Rente gelten dann die für anwendbar erklärten Vorschriften über die Rente in § 760, wonach dieselbe in der Regel auf Lebenszeit und zwar in fortlaufenden regelmäßigen Leistungen für je drei Monate vorauszuzahlen ist; stirbt der Verletzte während der ersten drei Monate nach dem Fälligkeitstermin der Rente, so brauchen die Erben die auf die Zeit nach dem Tode fallenden Beträge nicht mehr herauszuzahlen. Die Höhe der Rente wird so bemessen, „daß die Verringerung des Erwerbs ausgeglichen wird, und es dem Verletzten ermöglicht wird, die Mehrausgaben zu bestreiten.“[1]) Aus Abs. 3 des § 843 geht hervor, daß der Verletzte eine Abfindung in Kapital, in die der Gläubiger wohl gerne einwilligen wird, um auf einmal eine große Summe zu erhalten, im Gegensatze zu dem Reichshaftpflichtgesetze nur bei dem Vorhandensein eines wichtigen Grundes, nicht auf Grund gegenseitiger Übereinkunft mit dem Ersatzschuldner verlangen kann.[2]) Privatim können sich die Parteien über Kapitalabfindung vergleicheu, haben sie aber einmal die Sache vor den Richter gebracht, so kann dieser trotz Einwilligung der Parteien nur aus einem vorgebrachten und vorhandenen wichtigen Grunde auf Kapitalabfindung erkennen. Diese Bestimmung ist zum Schutze des Verletzten vorhanden, damit er nicht die auf einmal erhaltene hohe Entschädigungssumme verprasse, wie denn auch zu seinem Schutze in C. P. O. § 850,3 die Bestimmung enthalten ist, daß diese Rente bis zum Betrage von 1500 Mark nicht pfändbar ist. Der Anspruch auf diese Rente steht einem Verletzten nach § 843 letzter Abs. aber auch dann zu, wenn ein anderer dem Verletzten Unterhalt zu gewähren hat.

3. Wird durch ein Automobil eine Person getötet, so hat der Ersatzpflichtige die Kosten der Beerdigung demjenigen zu ersetzen, dem die Verpflichtung obliegt, diese Kosten zu tragen. Stand der Getötete zurzeit der Verletzung zu einem Dritten in einem Verhältnis, vermöge dessen er diesem gegenüber kraft Gesetzes unterhaltspflichtig

[1] Planck, Kommentar, S. 641.

[2] Eger, Reichshaftpflicht, S. 490; Oertmann, S. 581.

war oder werden konnte, und ist dem Dritten infolge der Tötung das Recht auf den Unterhalt entzogen, so hat der Ersatzpflichtige dem Dritten durch Entrichtung einer Geldrente insoweit Schadensersatz zu leisten, als der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde. Diese Rente ist nach § 850 C. P. O. gar nicht pfändbar.

4. Im Falle der Tötung, der Verletzung des Körpers oder der Gesundheit, sowie im Falle der Freiheitsentziehung hat der Ersatzpflichtige nach § 844, wenn der Verletzte kraft Gesetzes einem Dritten zur Leistung von Diensten in dessen Hauswesen oder Gewerbe verpflichtet war (vgl. z. B. § 1356), dem Dritten für die entgangenen Dienste durch Entrichtung einer Geldrente Ersatz zu leisten.

5. Außer diesen Ansprüchen steht einem durch ein Automobil Beschädigten im Falle einer Verletzung der Gesundheit oder einer Freiheitsentziehung nach § 254 in Verbindung mit § 847 ein Anspruch auf eine billige Entschädigung in Geld zu, wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist. Es handelt sich um das sogenannte Schmerzensgeld, das schon dem römischen Rechte bekannt war, jedoch nach Preuß. Allg. Landrecht nur Personen aus dem Bauern- und gemeinen Bürgerstande bei vorsätzlich oder grobfahrlässig zugefügten Vergehen gewährt wurde. Im B.G.B. sind die Bestimmungen verallgemeinert; die Entschädigung bezieht sich nicht nur auf die Schmerzen, sondern auch auf allen anderen nicht in Geld abschätzbaren Nachteil, sofern bei demselben nicht der frühere Zustand wieder hergestellt werden kann. Daß dieses Recht auf Schmerzensgeld ein rein persönlicher Anspruch ist, der nicht dem Erben zusteht oder auf denselben übergeht (der § 947 spricht auch nicht von einer Verletzung des „Lebens"), es sei denn, daß er durch Vertrag anerkannt oder daß er rechtshängig geworden ist, ist zwar nach der Natur der Sache selbstverständlich, da auch das Gefühl der Schmerzen einer Person nicht auch auf die Erben übergeht, es wird jedoch ausdrücklich in § 847 Abs. 1 Satz 2 erwähnt. Aus dieser Unübertragbarkeit folgt dann auch, daß (nach § 851 C. P. O.) der Schmerzensgeldanspruch nicht pfändbar ist.

Unter bestimmten Umständen, z. B. wegen der Unsicherheit des Ersatzpflichtigen, kann der durch ein Automobil Verletzte auch bezüglich seiner Rentenansprüche (nach der ganzen Stellung des § 843 aber auch nur wegen dieser) wegen Gefährdung dieser Ansprüche Sicherheitsleistung gemäß § 232 fordern; und, würde nach Rechtskraft eines Urteils „eine wesentliche Änderung derjenigen Verhältnisse eintreten, welche für die Verurteilung zur Entrichtung wiederkehrender Leistungen, für die Bestimmung der Höhe der Leistungen oder der Dauer ihrer Entrichtung maßgebend waren", so könnte nach § 323 C. P. O. sowohl der zum Schadensersatz Verpflichtete wie der Berechtigte im Wege der Klage eine entsprechende Abänderung des Urteils verlangen. Auf diese Bestimmungen braucht hier aber nicht des näheren eingegangen zu werden.

§ 7.

3. Der Ersatzpflichtige.

Wenn durch Automobilunfälle Tötungen, Körperverletzungen oder Sachbeschädigungen eingetreten sind, können eine Reihe von Personen schadensersatzpflichtig werden. Eine jede Person, die bei einer Automobilfahrt Schaden verursacht und verschuldet, ist nach § 823 B. G. B. verantwortlich; treffen bei mehreren diese Voraussetzungen zu, so haften sie nach § 840 dem Verletzten gegenüber als Gesamtschuldner, d. h. nach § 421 ist ein jeder die ganze Summe zu zahlen verpflichtet, der Gläubiger kann also nach seinem Belieben von einem jeden der Schuldner die Leistung zu einem Teil oder von einem einzelnen ganz fordern; während bis zur Erfüllung der ganzen Leistung alle Schuldner verpflichtet bleiben, werden durch die Erfüllung eines die anderen Schuldner sämtlich befreit. Es gibt aber auch Fälle, wo eine Schadensersatzpflicht begründet ist, ohne daß ein Verschulden oder eine Verursachung vorliegt. Von den Fällen der Verantwortlichkeit ohne Verschulden (§§ 231, 678, 917, 829) kommt hier nur § 829 ernstlich in Betracht, wonach z. B. eine Person im Zustande von Bewußtlosigkeit (sinnloser Betrunkenheit, wie vor kurzen in Rheydt) durch

ein Automobil Schaden anrichtet, und dann die Billigkeitshaftung Platz greifen kann. Weit häufiger werden aber hier die Fälle der Verantwortlichkeit ohne Verursachung in Frage kommen können (§§ 831, 832). Im einzelnen ist hier bezüglich des Ersatzpflichtigen folgendes zu sagen.

Fährt ein Automobileigentümer sein Automobil selbst, so kommt er nach § 823 für den Schadensersatz natürlich auf; das Gleiche gilt auch hinsichtlich eines Entleihers, Mieters, Automobilhalters, — und eines Automobilfahrers, Führers, Lenkers oder Chauffeurs. In Fällen der letztgeschilderten Art kann unter Umständen aber auch noch eine andere Person als diejenige, die den Schaden verursacht hat, ersatzpflichtig werden; ja, es kann diese andere Person als die allein schadensersatzpflichtige in Betracht kommen, wenn diese vorgenannten Personen nur eine Verursachung, aber kein Verschulden trifft und dieselben daher nicht verantwortlich gemacht werden können. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß derjenige, der ein Automobil z. B. verleiht, vermietet, sich stehlen läßt oder einem dritten Unbefugten die Gelegenheit bietet, es in Bewegung zu setzen und dadurch Unheil anzurichten, schadensersatzpflichtig gemacht werden kann, wenn ihm irgend ein Verschulden zur Last fällt und ein Zusammenhang zwischen seinem Verschulden und dem eingetretenen Erfolg besteht (vgl. die näheren Ausführungen hierzu weiter unten). Daß diese dritte Person, die schadensersatzpflichtig gemacht werden kann, gerade der Eigentümer eines Automobils zu sein braucht, ist nicht erforderlich, es kann vielmehr hier auch ein Automobilhalter, der das Fahrzeug nicht nur für vorübergehende Zwecke, sondern für längere Zeit besitzt, oder überhaupt ein Automobilfahrer, der das Automobil verleiht usw., in Betracht kommen. Über den Fall, daß eine aufsichtsbedürftige Person durch ein Automobil Unheil anrichtet, und hierfür der Aufsichtspflichtige nach § 832 ersatzpflichtig gemacht werden kann, soll hier nicht des näheren gesprochen werden, da in der Mehrzahl der Fälle nur § 831 zutreffen wird und bezüglich des Aufsichtspflichtigen und des Geschäftsherrn im wesentlichen dasselbe zu sagen sein würde.

Wenn ein Automobilist einen Chauffeur zur Lenkung und Behandlung eines Wagens bestellt, so ist der Automobilist nach § 831 zum Ersatze des Schadens verpflichtet, den die angestellte Person in Ausführung dieser Verrichtung einem Dritten widerrechtlich zufügt. Das B. G. B. hat nun im Gegensatz zu der vielfach [1]) aufgestellten Forderung „zwischen kontraktlichen und außerkontraktlichen Schäden keinen Unterschied zu machen und den Geschäftsherrn auch für ein außerkontraktliches Verursachen von Schäden unbedingt haften zu lassen, da er nec immerito facta eorum praestat, cum ipse eos suo periculo adhibuerit (l. 7 D. 4, 9)“ eine andere Regelung durch Einschlagung eines Mittelweges statuiert, indem es den Geschäftsherrn ohne Verschulden nicht haften läßt, ihn aber seine Schuldlosigkeit beweisen läßt. Diese vom Gesetz aufgestellte Vermutung eines Verschuldens des Geschäftsherrn soll nach Cosack [2]) aber nur gelten, wenn der Geschäftsführer vorsätzlich oder fahrlässig gehandelt habe, widrigenfalls müßte der Verletzte selbst ein Verschulden des Geschäftsherrn beweisen.

Auch v. Liszt würde dieser Ansicht sympathisch gegenüberstehen, doch sagt er selbst, „aus dem unangreifbaren Argument des § 840 Abs. 2 läßt sich nichts anderes annehmen, als daß die Haftpflicht des Geschäftsherrn auch in dem Falle gegeben ist, in welchem der Angestellte wegen mangelnder Deliktsfähigkeit von aller Verantwortung frei ist.“ Im übrigen wird ausnahmslos in der Literatur eine nur objektive Rechtswidrigkeit des Geschäftsführers für ausreichend zur Ersatzpflicht des Geschäftsherrn gehalten. Hiernach haftet also der Eigentümer eines Automobils, durch welches ein Unfall hervorgerufen wird, (mit Rücksicht auf die Beweislast des Verletzten) minder streng, „wenn er selbst auf dem Bock sitzt und fährt, als wenn er in dem Wsgen sitzt und seinen Kutscher fahren läßt.“ [3]) Immerhin haftet der Geschäftsherr hier nicht für fremde Schuld oder ohne jede Schuld, sondern er haftet für seine eigene Schuld.

[1] v. Liszt, Deliktoblig., S. 102; Rümelin, Schadenszurechnung, S. 83; Unger, Handeln auf eig. Gefahr, S. 60.

[2] Cosack a. a. O., § 164, S. 603; vgl. auch Hilse, Gutachten, S. 35

[3] Cosack a. a. O., § 164, S. 603

Vor kurzem ist in einer Berufungsstrafkammer entschieden worden, „daß der Automobilist, wenn er selbst Sportmann ist, jedoch den Wagen nicht selbst steuert, für die Art des Fahrens des in seinen Diensten befindlichen Chauffeurs verantwortlich sei; wenn auch in erster Linie der Leiter des Fahrzeuges selbst in Betracht käme, so träfe doch auch ein gut Teil der Verantwortung den Automobilisten selbst, umsomehr, wenn er Sportsmann sei, und die Schnelligkeit eines fahrenden Automobils habe schätzen können, und somit die Verpflichtung gehabt habe, seine Angestellten dahin zu bringen, ein langsameres Tempo einzuschlagen".[1]) Das Verschulden, das nun den Automobilisten, um ihn aus § 831 verantwortlich machen zu können, treffen muß, ist dann als vorhanden anzusehen, wenn er bei der Auswahl (in eligendo) des Angestellten und, sofern er Vorrichtungen und Gerätschaften zu beschaffen oder die Ausführung der Verrichtungen zu leiten hat, bei der Anschaffung oder der Leitung (in custodiento) die im Verkehr erforderliche Sorgfalt nicht beobachtet hat. Dem Automobilisten liegt also ob, ein ordentliches Gerät, ein zuverlässiges Automobil zu beschaffen; wenn der Chauffeur in seinem Berufe noch ein Neuling ist, wird dem Automobilisten für die erste Zeit auch die Verpflichtung obliegen, die Ausführung der Verrichtung zu leiten, d. h. den Fahrer in seinem ganzen Benehmen bei eintretenden Zwischenfällen während der Fahrt zu überwachen, ihm beizustehen und ihn daraufhin zu erproben, ob er selbständig fahren kann. — „Durch die Haftung des Geschäftsherrn wird aber der zur Führung bestellte Fahrer, sofern bei ihm ein Verschulden vorliegt, nicht frei und entlastet";[2]) er haftet vielmehr nach den allgemeinen Grundsätzen neben dem Automobilisten dem Gläubiger gegenüber als Gesamtschuldner und der Verletzte kann sich halten, an wen er will. Der Geschäftsherr wird aber nur dann in Anspruch genommen werden können, wenn der Führer bei Ausführung, nicht nur bei Gelegenheit

[1] Automobilwelt 1903, No. 21, S. 506; anderer Ansicht freilich das Kammergericht, das in einem Dulden, einem bloßen Nichtverhindern des zu schnellen Fahrens keine strafbare Verfehlung sieht, es sei denn, daß der Chauffeur nur als das Werkzeug des Automobilisten anzusehen ist; vergl. Berliner Tageblatt 1903, No. 491.

[2] Linckelmann, Schadensersatzpflicht, S. 50.

der ihm aufgetragenen Verrichtung die Beschädigung widerrechtlich herbeigeführt hat; auch darf der Geschäftsführer nicht vollständig selbständig und unabhängig von den Weisungen seines Geschäftsherrn bei seinen Ausführungen sein. Wenn also z. B. ein Automobileigentümer einen seiner Gäste durch seinen Chauffeur im Automobil spazieren fahren läßt und der Gast den Weg und die Schnelligkeit angibt, sodaß der Führer den Weisungen des Gastes zu folgen hat, so ist nicht der Eigentümer, höchstens vielleicht der Gast der nach § 831 in Betracht kommende Geschäftsherr; und wenn ein Automobilführer im Auftrage seines Herrn eine Bestellung gemacht hat und auf der Rückfahrt, um in einigen Wirtschaften einzukehren, größere Umwege macht und in sonst nicht zu berührenden belebten Straßen Unheil anrichtet, so wird hier die Haftung des Geschäftsherrn ausgeschlossen sein, da der Unglücksfall nicht bei Ausführung, sondern nur bei Gelegenheit der Ausführung einer Verrichtung eingetreten ist. — Daß die Bestimmung des § 831 „zwingendes Recht ist, und nicht etwa durch Vereinbarung des Automobilisten mit seinem Fahrer zu Ungunsten eines etwa Verletzten ausgeschlossen werden kann, ist selbstverständlich".[1]) Daß der Geschäftsherr nur nach außen hin zu Gunsten des Verletzten als Deliktsschuldner auftritt, aber nicht immer der endgültige Träger der Ersatzsumme zu sein braucht, sondern bei Verschulden des Schadensurhebers gegen diesen Regreß nehmen kann (§§ 840, 426), mag hier nur kurz angedeutet werden.

2. Die prozeßrechtliche Seite.

Wenn auch im allgemeinen die vorliegende Arbeit nur die materiellrechtliche Lage bei Automobilunfällen erörtern soll, so muß doch in Kürze, wie schon aus dem vorigen Paragraphen hervorgeht, nach der ganzen Lage der Sache ein wenig auf die prozeßrechtliche Seite eingegangen werden.

§ 8.

1. Die Beweislast des Verletzten.

Will eine Person einen Anspruch im Prozeß geltend machen, so hat sie als Prozeßpartei die ihr streitiges Rechtsverhältnis

[1] Schollmeyer, Schuldverhältnisse, S. 119.

betreffenden Tatsachen, unter Antritt des Beweises für die vom Gegner etwa bestrittenen, dem Richter vorzulegen. Die Frage der Beweislast ist zwar als Frage des materiellen Rechtes nach dem das streitige Rechtsverhältnis beherrschenden Rechte zu entscheiden, im Gegensatz zu den Beweismitteln, ihrer Zulässigkeit und ihrer Abnahme, über die nach der lex fori entschieden wird; die Beweislast wird aber zweckmäßig unter der Rubrik „prozeßrechtliche Seite der Haftung" besprochen werden, da sie eben im Prozesse zur Frage und Erledigung kommt. — Der Richter hat heute, im Gegensatz zum Strafprozeß, grundsätzlich kein Recht und keine Pflicht, den Tatbestand von amtswegen zu ermitteln; das überläßt er den Parteien; er selbst wendet auf den so von den Parteien festgestellten Tatbestand die von ihm gefundenen einschlägigen Rechtsnormen an nach dem Satze: da mihi factum, dabo tibi jus. Als solche Tatsachen kommen nach §§ 138, 288, 291 C. P. O. in Betracht: 1. ausdrücklich zugestandene sowie nicht bestrittene, 2. offenkundige und 3. bewiesene Tatsachen. Wer im einzelnen Falle die Beweislast hat, d. h. die Aufgabe, eine Tatsache zu beweisen, entscheidet sich nach dem speziell in Frage kommenden Rechtsverhältnis; erbringt der Kläger den von ihm verlangten Beweis nicht, so wird er abgewiesen: actore non probante reus absolvitur. „Diejenige Partei, die einen ihr günstigen Rechtssatz anruft und als den Vordersatz ihres Schlusses aufstellt, hat diejenigen Tatsachen (den Untersatz) zu beweisen, von deren Vorhandensein die Anwendbarkeit des Rechtssatzes abhängt."[1]) Wer also ein Recht für sich geltend macht, hat die rechtserzeugenden Tatsachen zu behaupten und gegebenen Falles zu beweisen; „nur wenn für eine Tatsache die Vermutung spricht oder die Tatsache bei Gericht offenkundig ist, ist jene Partei der Beweislast ledig, und Sache des Gegners ist es, die Unrichtigkeit der Tatsache nachzuweisen".[2])

Wenn nun jemand durch ein Automobil verletzt ist, so genügt zur Geltendmachung eines Schadensersatzanspruches nicht der Nachweis, daß eine objektive Rechtsverletzung oder ein Verstoß gegen eine Schutzvorschrift stattgefunden habe, es muß vielmehr auch nachgewiesen werden, daß hieraus ein Schaden

[1] **Engelmann a. a. O., S. 152.**
[2] **Cosack a. a. O., § 75 S. 283 ff.**

in bestimmter Höhe entstanden oder bestimmt zu erwarten ist. Diesen Nachweis zu erbringen, ist in der Regel nicht allzu schwierig, wenn auch die Höhe des „nicht schon mit dem schädigenden Ereignis, sondern erst mit dem Eintritt der nachteiligen Folgen entstandenen" Schadens vielfach nicht genau anzugeben ist. Außer diesem Nachweis hat der Verletzte aber einen Beweis zu liefern, der in vielen Fällen nicht allzu leicht erbracht werden kann, den Beweis, daß die Person, die das Automobil gefahren hat, schuldhaft gehandelt hat; der Verletzte oder im Falle seines Todes seine Erben müssen dartun, daß die Person, die das Automobil gefahren hat, zum mindesten die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht gelassen hat, daß die schädigende Begebenheit entweder vorsätzlich oder fahrlässig und dabei rechtswidrig herbeigeführt worden ist oder aus dem schuldhaften Verstoß gegen ein den Schutz anderer bezweckendes Gesetz hervorgegangen ist. Nur in dem Falle, daß der Automobileigentümer nicht identisch ist mit dem Fahrer desselben, verändert sich die Lage des Verletzten insofern, als er einen Schuldbeweis für das Verhalten des Fahrers nicht zu erbringen braucht. Vielfach [1]) wird dies als eine günstigere Lage für den Verletzten angesehen, da der Verletzte seinerseits davon befreit ist, sowohl ein Verschulden des Geschäftsherrn als auch des Geschäftsführers nachzuweisen und in §§ 831, 832 ein Verschulden der für die Handlung eines Dritten haftenden Personen präsumiert wird. Die Fälle des Vorliegens eines solchen Verhältnisses werden entgegen der Ansicht des Schweizerischen Bundesrates nicht allzu selten vorkommen, aber eine bessere Rechtslage des Verletzten ist dadurch ausgeschlossen, daß der Berechtigte dem in Anspruch zu Nehmenden den Nachweis erbringen muß, daß er den Fahrer zu der Verrichtung bestellt habe und außerdem der Unglücksfall gerade bei der Ausführung der Verrichtung und nicht etwa nur bei Gelegenheit derselben sich ereignet habe. Diese zwei Nachweise, die auch bei Automobilunfällen nicht gerade leicht zu erbringen sind, werden dem Verletzten auferlegt, und es wird ihm der meistens nur sehr schwer oder fast nie zu erbringende

---

[1] Vergl. Petition der Lohnfuhrunternehmer, Schweiz. Bundesratbericht.

Beweis eines Verschuldens abgenommen. Hilse scheint freilich anderer Ansicht zu sein (siehe oben S. 39, Note 2), indem er durch das Wörtchen „noch“ von dem Verletzten auch den Nachweis erbracht haben will, daß der Führer schuldhaft gehandelt habe. Von dieser gegen den Automobilisten nach § 831 erhobenen Ersatzverpflichtung kann dieser sich aber im Gegensatz zum Haftpflichtgesetz exculpieren, indem er beweist, daß er entweder bei der Auswahl der bestellten Person oder bei der Anschaffung von Vorrichtungen und Gerätschaften oder bei der Leitung der Ausführung der Verrichtung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet habe; er ist also von seiner Haftpflicht frei, wenn er z. B. beweist, daß der Angestellte mit einem Automobil umzugehen verstand und belebte Straßen schon sicher befahren hatte. Zudem kommt noch hinzu, daß seine Ersatzpflicht ausgeschlossen ist, wenn er beweist, daß der Schaden auch bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt entstanden sein würde, also z. B. bei Blitzschlag und daraus entstehender Explosion.

Endlich liegt dem Verletzten auch noch, wenn der Gegner bestreitet, der Beweis ob, daß zwischen der schädigenden Handlung des in Anspruch Genommenen oder der Person, für die der in Anspruch Genommene nach § 831 einzustehen hat, und dem eingetretenen Erfolg ein Causalzusammenhang bestehe. Wenn nun z. B. A. gegen B. auf Schadensersatz klagt wegen verminderter Erwerbsfähigkeit, hervorgerufen durch Gehörverlust, der plötzlich, etwa 2 Jahre nach dem Zeitpunkt, als B. einst den A. mit einem Automobil überfahren hat, eintritt, ohne daß sich vorher irgend welche Spuren bemerkbar gemacht hatten, so wird hier ohne weiteres kein Causalzusammenhang angenommen werden dürfen; der Verletzte muß vielmehr hier den Nachweis des Zusammenhanges erbringen; in völlig schlüssiger Weise dies zu tun, wird stets sehr schwierig sein; daher befreit § 287 C. P. O. den Kläger von einem völlig genauen Nachweise; eine bloße Möglichkeit eines Zusammenhanges genügt aber nicht, und so tritt denn hier, wie in § 10 zu zeigen sein wird, die freie richterliche Beweiswürdigung in ganz besonders starkem Maße hervor. Wie schon oben erwähnt, kann der Verletzte sich auch, wenn durch einen Entleiher oder Mieter ein Schaden angerichtet ist, an den Eigen-

tümer des Fahrzeuges halten, wenn ein Causalzusammenhang noch vorliegt. Brandis [1]) bestreitet das zwar und sagt: „Nach dem bestehenden Recht hat der Eigentümer eines Automobils für eine Verursachung eines Schadens durch einen Mieter oder Entleiher ganz und gar nicht einzustehen; er könnte nur haftpflichtig gemacht werden, wenn die ordnungsmäßige Beschaffenheit des Fahrzeuges selbst die Ursache gewesen ist, daß der Mieter einen Schaden angerichtet hat. Abgesehen hiervon muß der Mieter für sich selber einstehen und kann der Verletzte sich nur an diesen halten.“ Demgegenüber ist nochmals zu behaupten, daß der Vermieter usw. eines Automobils auch dann verantwortlich gemacht werden kann, wenn der Verletzte den schwierigen Beweis zu erbringen in der Lage ist, daß den Vermieter bezüglich des Vermietens ein Verschulden trifft, indem er z. B. an eine Person zum Selbstfahren vermietet, von der er sich hätte sagen müssen, daß sie nicht mit Automobilen umzugehen versteht. Es handelt sich hier dann um eine Haftung für eigene Schuld, und der Unterschied für die Beweislage des Verletzten in diesem Falle von dem Falle des § 831 ist der, daß der Verletzte im letzteren Fall nur zu beweisen hat, daß der Angestellte zur Verrichtung bestellt ist und der Unfall bei Ausführung der Verrichtung sich ereignet hat, während im ersteren Falle bewiesen werden muß, daß der Eigentümer das Automobil an den Fahrer vermietet hat und bei diesem Vermieten schuldhaft gehandelt hat: mit anderen Worten, § 831 ist nicht überflüssig der vom Verfasser aufgestellten Behauptung gegenüber; in dem einen Falle braucht der Kläger ein Verschulden des in Anspruch zu nehmenden Eigentümers nicht zu beweisen, in dem anderen Falle muß er ein Verschulden besonders beweisen.

§ 9.

2. Das mitwirkende Verschulden des Verletzten.

Es handelt sich hier um die Frage, unter welchen Voraussetzungen ein an sich begründeter Schadensersatzanspruch infolge eines Verhaltens des Beschädigten wieder fortfällt oder

[1] Brandis, Haftpflicht der Automobile in „Düsseld. Neueste Nachrichten“ vom 27. März 1902.

beschränkt wird. Von amtswegen wird ein schuldhaftes Verhalten des Beschädigten bei einem Unfall nicht berücksichtigt, es muß vielmehr von den Parteien ausdrücklich vorgebracht werden, und dies geschieht von seiten des Gegners im Prozeß durch Behaupten und eventuelles Beweisen dieser rechtsverneinenden Tatsache; es soll daher an dieser Stelle kurz hiervon gesprochen werden. „Quod quis ex culpa sua damnum sentit damnum sentire non intellegitur (l. 203 D. 50, 17)" lautete schon der römische Satz: selbst beim Vorliegen von culpa und causa braucht Ersatz nicht geleistet zu werden, wenn der Beschädigte den Schaden durch gehörige Sorgfalt hätte abwenden können; im preußischen Rechte hatte man kunstvoll eine Skala angefertigt und die verschiedenen Arten des Verschuldens gegeneinander abgewogen, und es wurde demnach aller, nur mittelbarer Schaden oder gar nichts ersetzt. Das B. G. B. bestimmt in § 254 einfach: „Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitwirkt, so hängt die Verpflichtung zu dem Ersatz, sowie der Umfang des zu leistenden Schadensersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist. Dies gilt auch dann, wenn sich das Verschulden des Beschädigten darauf beschränkt, daß er es unterlassen hat, den Schuldner auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen, die der Schuldner weder kannte noch kennen mußte, oder daß er es unterlassen hat, den Schaden abzuwenden oder zu mindern. Die Vorschrift des § 278 findet entsprechende Anwendung." Der hier allgemein übliche Ausdruck Culpakompensation ist nicht umfassend genug, insofern als die in § 254 erwähnte „Verpflichtung zum Ersatz" nicht auf Verschulden zu beruhen braucht, sondern auch auf einem anderen Rechtsgrunde, insbesondere auch auf einer gesetzlichen Bestimmung beruhen kann. Nach einer Entscheidung des Reichsgerichts [1]) findet § 254 auch hinsichtlich des Reichshaftpflichtgesetzes statt und ist auch bei subjektivem Verschulden des Klägers der Schadensersatzanspruch gegen den Beklagten nicht ohne weiteres ausgeschlossen; es ist vielmehr auch dann zu er-

[1] Wiedergegeben in „Der Fuhrhalter" 1903 Nr. 30; vergl. auch § 23, III. 3 dieser Arbeit.

wägen, ob ihm bei billiger Berücksichtigung aller Umstände, sei es auch nur für einen Teil des ihm erwachsenen Schadens, Ersatz zuzubilligen sei. Zudem kommt außer dem hier nicht weiter interessierenden § 278 noch § 846 in Betracht, wonach bei Entstehung des Schadens, den ein dritter nach §§ 844, 845 erleidet, das Verschulden des Verletzten dem dritten wie eigenes Verschulden gemäß § 254 zugerechnet werden soll; also auch hier kann von einer Culpakompensation, streng genommen, nicht die Rede sein. Soll nun § 254 irgendwie in Frage kommen, so muß also ein Verschulden des Beschädigten vorliegen, das bei einem Automobilunfall sehr leicht darin erblickt werden kann, daß jemand kurz vor einem dahinfahrenden Automobil quer über die Straße eilen will und hierbei von dem Fahrzeug erfaßt wird und Schaden nimmt. Für die Behauptung eines Verschuldens des Beschädigten oder Verletzten trifft nun den in Anspruch genommenen Automobilisten die Beweislast; wird der Beweis nicht erbracht, so wird der Beklagte natürlich verurteilt; erbringt er aber den Beweis, der ihm nicht allzu schwer fallen wird, da er ja die ganze zu befahrende Strecke vor Augen hat und damit auch die sich dort abspielenden Einzelheiten genau zu überblicken imstande ist, so wird das Gericht abmessen, inwieweit der entstandene Schaden auf den verursachten Unfall und inwieweit er auf die eigene Nachlässigkeit zurückzuführen ist, und dementsprechend seine Entscheidung treffen. „Im allgemeinen ändert hiernach das B. G. B. also nichts an dem Grundsatze, daß ein jeder den Schaden zu tragen hat, den er verursacht, sodaß also ein Ersatzanspruch nicht besteht, wenn das schuldhafte Verhalten des Beschädigten den Causalzusammenhang völlig unterbricht; in den Fällen aber, in denen die genaue Feststellung des von jedem einzelnen verursachten Schadens nicht möglich ist, sollen die Umstände und insbesondere die überwiegende Ursache entscheiden und zwar nicht nur bei der Frage nach der Höhe, sondern auch bei der Frage nach einer Schadensersatzpflicht überhaupt.“ [1])

§ 10.

3. Die freie Beweiswürdigung des Richters.

In dem jetzt geltenden Recht hat der Richter grundsätzlich das Recht der Beweiswürdigung; wenn er aus dem Vortrage

[1] Engelmann a. a. O., S. 193.

der Parteien sich noch nicht eine Überzeugung bilden kann, tritt die Wichtigkeit der Beweismittel zu Tage; teils kann der Richter sie selbst erheben, teils ist er an den Vorschlag der Parteien gebunden; im letzteren Falle ist es dann den Parteien überlassen, in ihren Vorträgen Beweismittel vorzuschlagen; eine Aufforderung hierzu, ein sogen. Beweisinterlokut, existiert jetzt nicht mehr. Ob im einzelnen Fall ein Beweis als erbracht anzusehen ist oder nicht, darüber entscheidet freies richterliches Ermessen. Außer diesen allgemeinen Regeln der C. P. O. bestimmt noch § 287: „Ist unter den Parteien streitig, ob ein Schaden entstanden ist und wie hoch sich der Schaden oder ein zu ersetzendes Interesse beläuft, so entscheidet hierüber das Gericht unter Würdigung aller Umstände nach freier Überzeugung." Und mit Recht ist dem Richter diese vollste Unabhängigkeit von diesen Beweisen eingeräumt worden, „da der Nachweis des Daseins wie der Höhe eines eingetretenen Schadens in sehr vielen Fällen mit den Mitteln des zivilprozessualischen Beweises nicht zu erbringen ist".[1]) In Schädensprozessen kann der Richter einen beantragten Beweis aufnehmen und auch von amtswegen eine Begutachtung durch Sachverständige anordnen; er ist aber an das Ergebnis dieser Beweise gar nicht gebunden; er kann in allen Fällen eine eidliche Schätzung des Schadens durch den Beweisführer verlangen, er muß hierbei jedoch zugleich einen Betrag bestimmen, den die eidliche Schätzung nicht übersteigen darf, ohne daß jedoch diese Bestimmungen dem Beweisführer ein Recht, zur eidlichen Schätzung des Schadens zugelassen zu werden, geben. Ganz besonders wird das Gericht auch bezüglich der einzelnen Schadenspositionen (vergl. § 6 d. Arbeit) nach freiem Ermessen zu entscheiden haben, ob ein Schaden, der nicht Vermögensschaden ist, vorhanden ist, ob seelische Schmerzen, Kummer usw. auch im einzelnen Falle berücksichtigt werden sollen; mit Recht wendet sich hier Planck gegen eine zu enge Auslegung, wie sie z. B. von Oertmann anempfohlen wird. Bei der Bemessung einer Rente wird es auch von dem Ermessen des Richters abhängen, wieweit man einem Verletzten zumuten kann, einen seiner bisherigen Beschäftigung und bisherigen sozialen Stellung völlig fremden Erwerb zu suchen, inwieweit nicht. Dieses Recht des Richters

[1] Engelmann a. a. O., S. 439.

bezüglich der Annahme der Höhe des erlittenen Schadens kommt auch bei der oben schon erwähnten Abänderungsmöglichkeit nach Rechtskraft des Urteils (§ 323 C. P. O.) und bei der berühmten Frage der Einrechnung von Vorteilen in Betracht. Des näheren hierauf einzugehen, würde zu weit führen. Bezüglich der letzteren Frage ist die Ansicht des Verfassers die, daß der Verletzte unabhängig von einer Forderung gegen den Schädiger auch eine solche gegen eine Versicherungsgesellschaft hat, bei der er etwa versichert ist; als Äquivalent für die Versicherungssumme hat er vielleicht schon Jahrzehnte lang seine Prämien bezahlt, sodaß er also durch die Auszahlung der Versicherungssumme nicht immer einen Vorteil im eigentlichen Sinne des Wortes zu erlangen braucht; die Gesellschaft wird aber gewohnheitsmäßig, vertragsmäßig oder auch gesetzlich (vergl. § 135 G. U. V. G) nur gegen Abtretung der Ansprüche des Versicherten gegen den Schädiger (natürlich nur in Höhe der Versicherungssumme) zu zahlen verpflichtet sein.

Die freie richterliche Beweiswürdigung erstreckt sich nach § 287 C. P. O auch ganz besonders auf den Nachweis eines vorhandenen Causalzusammenhanges zwischen dem von dem Beklagten zu vertretenden Ereignis und dem Schaden des Klägers. Wenn an und für sich dieser Nachweis sehr schwierig ist und mit den Mitteln des Zivilprozesses äußerst selten zu erbringen ist, so kommt außerdem noch in Betracht, daß sich vielfach zwischen das von dem Beklagten zu vertretene Ereignis und den Schaden des Klägers noch ein anderes Ereignis, eine nova causa, einschiebt, und ob dann noch Causalnexus als vorhanden anzusehen ist, ist eine vielumstrittene, vom positiven Recht nicht geregelte Streitfrage für die Praxis des täglichen Lebens,[1]) die der freien Würdigung des Gerichts unterliegt. Wann ist ein nachträgliches Ereignis als ein solches anzusehen, das nur den Erfolg der ersten menschlichen Tat befördert? wann als ein solches, das als selbständige Ursache des Erfolges anzusehen ist, so daß man den üblichen Ausdruck „Unterbrechung des Causalzusammenhanges“ hier verwenden dürfte, während zwar in Wirklichkeit dann das zuerst stattgehabte Ereignis gar nicht mehr als verursachend für den schließlich eingetretenen Erfolg anzusehen ist, „da das neue Ereignis

[1] Crome a. a. O., § 108, S. 476.

als so entscheidend erscheint, daß es die zuerst gesetzte causa gänzlich in den Schatten stellt".[1]) Als ein solches nachträgliches Ereignis, das in die einmal ausgelöste Causalreihe einzurechnen ist, sind vor allem Naturkräfte zu nennen, von denen man sagen muß, daß sie nach menschlicher Einsicht nicht anders wirken konnten, ebenso aber auch die Handlungen unzurechnungsfähiger Menschen. Aber außer diesen Umständen gibt es auch noch „Handlungen verkehrsfähiger Menschen, die die einmal ausgelöste Causalreihe nicht zu unterbrechen brauchen; nicht durch jede auf einem freien Entschluß beruhende Tat eines dritten wird die Verursachung des ersten Täters ausgeschlossen; vielmehr bleibt es dabei, daß, wer zur Herbeiführung eines Erfolges eine Bedingung gesetzt hat, für diesen Erfolg dann als verursachend anzusehen ist, wenn diese Bedingung geeignet war, ihn unter Hinzutreten aller vorhandenen oder erfahrungsgemäß eintretenden Umstände herbeizuführen".[2]) „Sobald die nach den Regeln der Klugheit zu erwartende Tätigkeit eintritt, wird immer ein adäquater Zusammenhang des ursprünglich haftbar machenden Ereignisses mit den Folgen dieser Tätigkeit angenommen werden können; doch darf der Satz nicht umgekehrt werden: das unvernünftige oder unrechte Verhalten ist schlechthin nicht zu erwarten und verhindert daher den adäquaten Zusammenhang; nicht einmal in Bezug auf ein bewußtes rechtswidriges Handeln läßt sich ein solcher Satz aufstellen."[3]) Inwieweit man aber mit einem solchen hinzutretenden schuldhaften Verhalten dritter Personen, sowie mit eintretenden Naturereignissen zu rechnen hat, inwieweit nicht, kann nur auf Grund der Erfahrung des Lebens festgestellt werden. Hiernach wäre dann z. B. der Fall zu entscheiden, daß jemand die Wagentür eines Automobils auf offener Straße offen stehen läßt, der Wind dieselbe zuwirft und durch die entstehende Erschütterung das Füllmaterial in Brand gerät[4]) und eine Explosion erfolgt. — Die von Bar'sche „Regel des Lebens" zeigt uns z. B. Tag für Tag aufs neue, daß mit der menschlichen Neugierde

---

[1] Oertmann a. a. O. S. 17.

[2] Crome a. a. O., § 108, S. 476.

[3] Rümelin, Causalbegriffe S. 197.

[4] Hilse in Verhandlungen des Deutschen Juristentages, III. Bd. S. 187/188.

in Bezug auf öffentlich aufgestellte oder stehengelassene Gegenstände gerechnet werden muß. Daß z. B. der Eingriff eines dritten in ein führerlos stehengelassenes Automobil auf offener Straße, wo unbestimmt vielen Menschen der Zutritt zu dem Automobil eröffnet ist, aber nicht jenseits der Grenze dessen liegt, was noch erwartet werden kann, daß vielmehr ein solcher Eingriff sehr wahrscheinlich sein muß, geht z. B. aus der Fassung der rheinischen Polizeiverordnung betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 1. Juli 1901 hervor, die in ihrem § 35 besagt: „Verläßt der Führer das Kraftfahrzeug, so hat er die Maschine abzustellen bez. das Triebwerk auszuschalten und die Bremse anzuziehen, auch Vorsorge zu treffen, daß das Fahrzeug nicht durch Unbefugte in Bewegung gesetzt werden kann." Wäre eine solche Tätigkeit eines dritten nicht immerhin ein für den Führer zu erwartendes Ereignis, sondern nur eine ganz fernliegende, weder für die Allgemeinheit noch für ihn speziell zu erwartende Möglichkeit, so würde eine solche allgemeine Bestimmung sicherlich nicht in eine generelle Provinzialverordnung aufgenommen sein; die Verordnung wird nicht einmal nur an Jugendliche gedacht haben, obwohl gerade nach der Regel des Lebens ein Eingriff jugendlicher Personen aus unbezwungener Neugierde oder unverständigem Mutwillen weit eher erwartet werden muß. — Im einzelnen Falle entscheidet also der Richter nach freiem Ermessen, ob Causalzusammenhang zwischen der Handlungsweise des in Anspruch Genommenen und dem eingetretenen Schaden vorliegt oder eine Unterbrechung des Causalzusammenhanges eingetreten ist. Ähnlich wird auch das Gericht auf Grund der freien Beweiswürdigung zu dem Resultat gelangen können, daß der Causalzusammenhang zwischen einer schuldhaften Verleihung oder Vermietung eines Automobils und einem eingetretenen Schaden durch eine fahrlässige Handlungsweise des Mieters oder Entleihers nicht notwendigerweise als unterbrochen angesehen werden muß, sondern daß auch der Vermieter und Entleiher unter Umständen verantwortlich gemacht werden kann. Dieses selbige Resultat statuiert auch § 18 der Berliner Polizeiverordnung vom 15. April 1901, wonach der Eigentümer in strafrechtlicher Beziehung dafür verantwortlich ist, daß das Fahrzeug nicht von einer ungeeigneten oder unzuverlässigen Person „geführt" wird. Daß

dieses „Führen“ nur von berufsmäßigen Führern gemeint sei, geht aber aus dem Wortlaut der Verordnung nicht hervor und scheint auch nach ihrem Sinne nicht angenommen werden zu dürfen. Aber auch ohne eine solche polizeiliche Bestimmung kann der Richter unter gewissen Umständen, wie oben gezeigt, zu demselben Ergebnis gelangen.

II. TEIL.

Die Begründung einer besonderen reichsgesetzlichen Regelung der zivilrechtlichen Haftung für Automobilunfälle.

I. ABSCHNITT.

Die Unzulänglichkeit der bestehenden Bestimmungen im allgemeinen und hierüber geäufserte Ansichten.

§ 11.

1. Die Unzulänglichkeit der bestehenden Bestimmungen im allgemeinen.

Wenn in diesem Teile von einer Unzulänglichkeit der Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches gesprochen wird, die dahin aufzufassen ist, daß für die durch Automobilunfälle eingetretenen Körperverletzungen oder Sachbeschädigungen nicht in einem vom Gesetzgeber zu erstrebenden Sinne ausreichende Rechtshilfe und damit ein vollständiger Ausgleich der wirtschaftlichen Lage des Verletzten vor und nach dem Unfalle erlangt werden kann, so soll hiermit dem Gesetzgeber durchaus kein Vorwurf gemacht werden, da, wie schon eingangs erwähnt, während der Jahre 1873 bis 1896 das Automobil noch nicht in dem Maße in den Verkehr eingedrungen war und noch nicht einen solchen schädlichen Einfluß gezeitigt hatte, daß der Gesetzgeber Veranlassung gehabt hätte, dieses Fahrzeug einer besonderen Haftpflicht zu unterstellen. Die bis jetzt erlassenen Ministerial- oder Provinzialverordnungen betreffend den Automobilverkehr können aber nicht, so nützlich sie auch sonst für den Verkehr sein mögen, als eine die Lücken des B. G. B. vollständig ergänzende Rechtsnorm bezeichnet werden, wie ja auch Polizeiverordnungen

nach der Natur der Sache in erster Linie zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit bestimmt sind und erst in weiterer Folge in Verbindung mit § 823 Abs. 2 B. G. B. dazu geeignet sind, einem durch ein Automobil Verletzten Schadensersatz zu verschaffen.

Was zunächst das B. G. B. angeht, so wird im folgenden zu beweisen sein, daß der Nachweis eines Verschuldens auf seiten eines Automobilfahrers nicht allzu leicht zu erbringen ist, da hier besondere Umstände vorliegen, die im Gegensatz zu den meisten durch andere Gegenstände hervorgerufenen Unglücksfällen dem Verletzten die Möglichkeit, diesen Beweis zu liefern, fast vollständig nehmen; diese Umstände und Verhältnisse liegen aber so, daß es im Falle des § 831 dem in Anspruch Genommenen nicht allzu schwer fallen wird, sich zu exculpieren und zu beweisen, daß ihn kein Verschulden träfe. Sodann reichen aber auch die Polizeiverordnungen nicht aus; denn hier muß es sich, um einen Ersatzanspruch geltend machen zu können, um einen schuldhaften Verstoß gegen eine solche Schutzvorschrift handeln, und dann liegt wieder dieselbe Schwierigkeit eines Schuldbeweises vor wie auch im Fall des § 823 Abs. 1; es kann hier nicht von dem deutschen Richter eine Schuldvermutung bei einfacher Übertretung angenommen werden, von der sich der Delinquent selbst zu exculpieren habe.[1]) Die Notwendigkeit einer Änderung im Sinne möglichst einheitlicher Gestaltung des Automobilverkehrs in ganz Deutschland ist ja auch durch die in Aussicht gestellte Gesetzgebung auf diesem Gebiete hinreichend anerkannt.[2]) Sollte schließlich auch ein Verschulden nach § 823 Abs. 1 oder Abs. 2 nachweisbar sein, so wird aber in vielen Fällen die Person dessen, der z. B. zu schnell gefahren ist, nicht ermittelt werden können, eine Schwierigkeit, gegen die auch der übrigens nur in einzelnen Bundesstaaten eingeführte Buchstaben-Nummernzwang keine vollständig ausreichende Hilfe zu bieten vermag. Zudem kommt noch hinzu, daß auch in Deutschland die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, daß solche Polizeiverordnungen für ungültig erklärt werden. „Hat doch in Frankreich der Ministerpräsident Combes den Präfekten ein

[1] Vergl. unten § 17.

[2] Vergl. unten § 24; sodann Köln. Zeit. 1903, Nr. 1056 Leitartikel.

vertrauliches Rundschreiben zugehen lassen, in dem er sie auffordert, alle Erlasse der Maires für ungültig zu erklären und zu annullieren, die die Geschwindigkeit des Motorwagens beschränken, ohne die gleichen Maßregeln auf andere Fuhrwerke auszudehnen; denn es sei unzulässig, daß die Motorwagen, die schneller und sicherer stoppen könnten als andere Gefährte, strengeren Maßregeln unterworfen würden als diese.“ [1]) Einer solchen Möglichkeit wird aus dem Wege gegangen, wenn das Gesetz über den Verkehr der Automobile zustande kommt, und somit ein in sämtlichen deutschen Bundesstaaten und dem Reichsland inhaltlich übereinstimmendes von verschiedenen Rechtsquellen ausgehendes, gemeinsames oder besser noch ein Reichsrecht für den gesamten Automobilverkehr in Deutschland geschaffen wird.[2])

Außer diesen hier kurz angedeuteten, unten näher klarzulegenden Gründen, die aber mehr oder weniger auch bei anderen Unglücksfällen vorhanden sein mögen, treffen aber speziell bei Automobilunfällen noch grade die Umstände zu, die nach der allgemeinen Lehre eine Schadensersatzpflicht auch ohne den Nachweis eines Verschuldens als angebracht erscheinen lassen und somit gegen eine Beibehaltung der Bestimmungen des bestehenden Rechts sprechen; von diesen Gründen wird unten ganz besonders eingehend gesprochen werden müssen. Daß eine solche von der allgemeinen Regel abweichende Schadensersatzpflicht bei Automobilunglücksfällen nicht einen Bruch mit den Grundsätzen des erst kurz in Geltung befindlichen B. G. B. darstellt, geht daraus hervor, daß in Art. 105 des E. G. zum B. G. B. vorgesehen ist, daß landesrechtlich Unternehmer eines Eisenbahnbetriebes oder eines anderen mit gemeiner Gefahr verbundenen Betriebes in weiterem Umfange als nach den Bestimmungen des B. G. B. verantwortlich gemacht werden können. Wenn hiernach eine gesetzliche Regelung für Automobilunfälle statuiert wird, so braucht damit noch lange nicht eine nicht für wünschenswert zu erachtende Abänderung des B. G. B. zu erfolgen, wie ja auch das Reichshaftpflichtgesetz seine Stellung außerhalb des B. G. B. beibehalten hat.

[1] Düsseldorfer Zeitung Nr. 223 vom 24. August 1903.

[2] Vergl. unten § 24; sodann Köln. Zeit. 1903, Nr. 1056 Leitartikel.

Daß nun eine nach alledem wünschenswerte Regelung schon jetzt am Platze ist, wo der Automobilverkehr im Vergleich zum übrigen Straßenverkehr noch nicht allzu bedeutend oder gar überwiegend ist, mag damit begründet werden, daß dem Automobil von allen Seiten eine sichere Zukunft prophezeiht ist und es daher nicht angebracht ist, erst eine Statistik abzuwarten und die Unfällle sich noch mehren und die Beschädigten noch länger einen vollständigen Ausgleich ihrer wirtschaftlichen Lage vor und nach dem Unfall entbehren zu lassen; hat man doch auch in Preußen z. Z. als die Eisenbahnen im ersten Stadium ihrer Entwicklung standen, und insgesamt eine Eisenbahnstrecke von nur 158 km vorhanden war,[1]) in richtiger Weise erkannt und vorausgesehen, welche Bedeutung die Eisenbahnen in Zukunft haben, welche Entwicklung sie nehmen würden, und daß den wenigen Kilometern bald dasjenige ausgebreitete Bahnnetz folgen werde, wie wir es gegenwärtig haben, und hat man nicht noch weitere Unglücksfälle abgewartet, sondern ist sofort am 3. November 1838 zu einem Eisenbahnhaftpflichtgesetz geschritten.

§ 12.

2. Übersicht über die zu der Frage der Unzulänglichkeit der bestehenden Bestimmungen geäußerten Ansichten.

Die Frage, ob es sich empfiehlt, eine besondere Automobilhaftung zu fixieren, oder ob man sich mit dem bestehenden Recht begnügen soll, ist schon verschiedentlich zur Erörterung gekommen. Der Ausdruck „Automobilhaftpflicht", der von den Anhängern und Gegnern der Bestrebung, die eine verschärfte Haftung für Automobilunfälle fordert, gebraucht wird, mag auch hier verwendet werden. Der Sprachgebrauch, wonach die Verkehrsanstalten kurzweg als berechtigt und verpflichtigt bezeichnet werden, hat sich im Leben ganz allgemein eingebürgert, und man spricht dort tagtäglich von den Befugnissen und Rechten der Eisenbahn, Post usw.; es ist daher nicht einzusehen, warum dies nicht auch für die Automobile zulässig sein soll.[2])

Bis zum Anfang dieses Jahrhunderts ist die Frage einer besonderen Automobilhaftpflicht in keinem Staate ernstlich

[1] Hilse in Verhandlungen des Juristentages 1902, III. Bd, S. 188.

[2] Ebenso Meili a. a. O. S. 34.

erwogen worden. Zwar trat schon am 11. November 1899 Hilse in Berlin als erster in einem Vortrage über die Kraftfahrzeuge mit dieser Frage in die Öffentlichkeit und beschäftigte sich dann auch im Jahre 1900 der Deutsche Juristentag in Posen mit dieser Frage; aber erst die im Jahre 1901 veranstaltete Wettfahrt Paris-Berlin mit ihren 57 Unglücksfällen erweckte in weiteren Kreisen ein Interesse für diese Frage. Im nächsten Jahre beschäftigte dann den 26. deutschen Juristentag in Berlin dieses Problem und von September 1902 an tauchten dann in der juristischen und in der automobilistischen Fachliteratur sowie auch in der Tagespresse immer mehr Stimmen auf, die diese Frage zum Gegenstand ihrer Erörterungen machten, Stimmen, von denen der weitaus größte Teil sich dahin aussprach, daß eine besondere Haftpflicht der Automobile für erforderlich zu erachten sei. Sodann trat die Frage auch an den Gesetzgeber heran. „Soweit der Stand der Gesetzgebung bekannt ist, ist eine besondere Regelung der Haftpflicht der ohne Schienengeleise mit mechanischer Kraft bewegten Fahrzeuge gesetzgeberisch noch nirgends versucht worden;" das waren die Worte, mit denen der „Bericht des Schweizerischen Bundesrates an die Bundesversammlung über die Unterstellung der Automobile unter die Haftpflicht der Eisenbahnen" vom 15. Dezember 1902 eingeleitet wurde, in welchem Bericht es dann weiter hieß: „wird der gemachte Entwurf Gesetz, so wird die Schweiz das erste Land sein, in welchem eine eigene Haftpflicht für derartige Fahrzeuge auf dem Wege der Gesetzgebung eingeführt wird".[1]) — Einen Anspruch auf Vollständigkeit kann die im folgenden gemachte Aufzählung von Äußerungen zu dieser Frage nicht machen; die Aufsätze oder Vorträge über diese Frage sind in der Mehrzahl der Fälle in lokalen Tageszeitungen oder automobilistischen Fachzeitschriften enthalten, und dort meistens an den einen oder anderen Unglücksfall kurz angefügt oder aus einem solchen Anlasse in entsprechender Beleuchtung in längerer Ausführung geschrieben; es konnte daher nur ein geringer Teil des wahrscheinlich vorhandenen Materials verwendet werden, derselbe wird aber genügen, um in großen Zügen ein Bild von dem „Für und Wider" hinsichtlich dieser Frage geben zu können.

[1] Vergl. auch die diesbez. Interpellation im preuß. Herrenhause vom 18. Januar 1904.

I. Stimmen, die sich gegen eine besondere Haftpflicht aussprechen.

Fast durchgängig halten die in Continental S. 897 ff. aufgezählten Automobilzeitschriften des In- und Auslandes naturgemäß, um ihre junge Industrie nicht zu schädigen, eine besondere Automobilhaftpflicht nicht für erforderlich, wie sie denn auch in den meisten Fällen mit den öffentlich-rechtlichen Bestimungen, die gegen sie erlassen sind, höchst unzufrieden sind, und sich z. B. auch nicht damit einverstanden erklären, daß ein englischer Minister, der nachgewiesenermaßen zu schnell gefahren ist, bestraft wird, wiewohl sich kein schädigender Unfall ereignet hat. Dieselbe Stimmung findet sich vielfach in der Tagespresse, in der aus automobilistischen Kreisen Aufsätze über diese Frage erscheinen. Aus juristischen Kreisen haben sich gegen die Notwendigkeit einer besonderen Regelung erklärt vor allem Referendar Wirth (in „Das Recht“ 1902) neuerdings Assessor Levin (in in München und Berlin gehaltenen Vorträgen), sodann Rechtsanwalt Vossen und ebenso auch Professor Gmür in Bern. Weiterhin hat sich auch der Schweizerische Bundesstaat Wallis in demselben Sinne geäußert, und endlich halten auch die Schweizerischen Bundesstaaten Appenzell, Neuenburg und Genf ihr bestehendes Obligationsrecht für ausreichend.

II. Eine direkte Antwort von Crome, der diese Frage kurz gestreift hat, ist nicht vorhanden, ebenso auch nicht von Gierke, der als Vorsitzender die Abteilung des Juristentages, in der diese Frage behandelt wurde, geleitet hat. Auch Assessor Roth (in „Das Recht“ 1902) hat sich nicht ausdrücklich ausgesprochen, ob er nur eine einheitliche Regelung des Automobilverkehres oder auch eine besondere einheitliche zivilrechtliche Regelung für Automobile wünscht. Ebenso geht auch aus der Äußerung des Geheimen Ober-Regierungsrats von Lenthe in dem Reichstagskommissionsbericht nicht mit Bestimmtheit hervor, ob er nur gegen eine reichsrechtliche Regelung oder überhaupt gegen eine besondere Regelung für Automobilunfälle ist; es scheint mir jedoch das erstere anzunehmen zu sein. Die Schweizerischen Bundesstaaten Obwalden und Baselstadt haben zu dieser Frage keine bestimmte Äußerung getan.

III. Stimmen, die sich für eine besondere Haftpflicht aussprechen.

Außer verschiedenen Tageszeitungen, vielleicht auch dem einen oder dem anderen Fachblatt, dem die Unglücksfahrt Paris-Madrid vom 24. Mai 1903 Anlaß gegeben hat, über die Frage zugunsten der Straßenpassanten zu reden, ist hier vor allem der Syndikus der Großen Berliner Straßenbahnen, Professor Hilse zu nennen, sowie der sich mit Verkehrsangelegenheiten besonders beschäftigende Professor Meili in Zürich und Scherer-Füllemann, der am 23. Juni 1902 einen diesbezüglichen Antrag im Schweizerischen Nationalrat bei Gelegenheit der Beratung einer Revision des Eisenbahnhaftpflichtgesetz stellte; auch Jastrows Ansicht in dem 41. Jahresbericht der juristischen Gesellschaft zu Berlin 1899/1900 S. 60 (erwähnt bei Meili S. 35) ist hier anzuführen. Außerdem sind noch zu nennen Dr. Brandis, Assessor Pieper, der sich in seiner Dissertation mit wenigen Worten für eine besondere Regelung erklärt, Amtsrichter Coermann (in „Das Recht" 1902) und Oberlandesgerichtsrat Francke (in „Das Recht" 1901). Sodann hat auch der Verband deutscher Lohnfuhrunternehmer am 15. März 1901 eine Petition um Erlaß eines besonderen Reichsgesetzes zur Regelung der Frage an den Deutschen Reichstag gesandt; die „Deutsche Verkehrszeitung" scheint sich dem anzuschließen. Ebenso haben auch die einzelnen Schweizerischen Bundesstaaten, mit Ausnahme der oben erwähnten, die Frage in bejahendem Sinne beantwortet, wie denn auch der Bericht des Schweizerischen Bundesrates vom 15. Dezember 1902 und der Beschluß des Schweizerischen Nationalrates vom 9. Juni 1903 in seinem Artikel 19 bis dahin lautet.[1]) Last not least ist die Ansicht des 26. Deutschen Juristentages aus dem Jahre 1902 zu erwähnen; derselbe hat sich mit 31 gegen 19 Stimmen für eine besondere Regelung im Sinne einer strengeren Haftpflicht ausgesprochen. Unter den Mitgliedern des Juristentages, die sich nach dem steno-

[1] Auch der sächsische Landeskulturrat hat sich einstimmig dahin ausgesprochen, dass auch für „nicht direktes Verschulden" Haftung eintreten solle; vergl. „Düsseld. General-Anzeiger" Nr. 310 vom 8. November 1903.

graphischen Bericht durch ihre Reden namentlich für eine besondere Regelung ausgesprochen haben, sind zu erwähnen: Regierungsrat Eger, Kammergerichtsrat Keyssner, Professor von Bar, Privatdozent Burchard, Professor Enneccerus, Professor Hilse wiederum, ganz besonders Rechtsanwalt Korn, Rechtsanwalt Linckelmann, Professor Oertmann und Professor Pappenheim — also sowohl Theoretiker wie Praktiker.

Der Verfasser erklärt sich als Anhänger der Mehrheit, die eine besondere reichsgesetzliche Regelung der zivilrechtlichen Haftpflicht aus Automobilunfällen für wünschenswert hält. Die Gründe des Verfassers, die im folgenden des näheren ausgeführt werden sollen, werden in manchen Punkten nicht mit denen der sub III. erwähnten Schriftsteller und Körperschaften übereinstimmen; in solchem Falle, wie überhaupt stets da, wo es wünschenswert und notwendig erscheint, soll auch auf die anderen Ansichten des näheren eingegangen werden.

II. ABSCHNITT.

Die einzelnen für eine besondere verschärfte zivilrechtliche Regelung sprechenden Gründe.

In den unter dieser Rubrik zusammengefaßten Paragraphen soll an geeigneter Stelle zweierlei bewiesen werden,

einmal, daß das bestehende Recht, wie in § 11 angedeutet, in den verschiedensten Punkten für Schadensersatzansprüche aus Automobilunfällen nicht ausreichend ist, indem in den meisten Fällen der Schadensersatzanspruch nur ein illusorischer ist, und daß außer diesen, bei Unglücksfällen, die durch andere Gegenstände hervorgerufen wurden, vielleicht auch vorhandenen Unzuträglichkeiten und Ungleichheiten,

ferner auch die Gründe, die für eine vom Verschuldungprinzip des B. G. B. losgelöste Haftung sprechen, hier vorhanden sind. Es mag noch einmal auf die eingangs getane flüchtige Bemerkung hingewiesen werden, „daß ein allgemeines eine Causalhaftung anerkennendes Prinzip noch nicht aufgestellt worden ist und auch nicht aufgestellt werden kann, daß vielmehr in den einzelnen Fällen, in denen die Statuierung einer vom Verschuldungsprinzip losglösten Haftung

in Frage steht, Gründe und Gegengründe hierzu gefunden werden müssen und untersucht werden muß, wie sich dieselben zueinander verhalten und wie sie gegeneinander abzuschätzen sind".[1])

§ 13.

1. Die Gefährlichkeit der Automobile.

Zum Nachweise einer ungewöhnlichen Gefährlichkeit darf man sich nicht auf die Automobilrennen berufen; von diesen soll daher auch in diesem Paragraph nicht weiter gehandelt werden; wird doch auch von keiner Seite bestritten, daß solche Schnellfahrten,[2]) solange noch keine besonderen Automobilrennbahnen[3]) geschaffen sind, sowohl für die Fahrer und Insassen als auch ganz besonders für die Straßenpassanten äußerst gefährlich sind; erhellt dies doch auch schon aus der Tatsache, daß bei der Fahrt Paris-Berlin im Jahre 1901 57 Unglücksfälle, von denen fast die Hälfte tödlich verlief,[4]) und daß bei der Fahrt Paris-Madrid am 24. Mai 1903, deren Weiterfahrt auf spanischem Boden überhaupt verboten wurde, 10 Todesfälle und ebensoviele schwere Verletzungen, von welchen drei lebensgefährlich waren, zu verzeichnen sind.[5]) Man darf daher die mit Wettfahrten verbundenen Gefahren nicht als typische Gefahren für den ganzen Automobilbetrieb hinstellen.

Was nun aber die Gefährlichkeit der Automobile an sich und die Beeinträchtigung des Straßenverkehrs bei gewöhnlichen Fahrten betrifft, so gehen hier die Meinungen ebenso wie die Antworten der Schweizerischen Kantonsregierungen auf das vom 11. August 1902 von seiten des Bundesrats gerichtete Kreisschreiben sehr auseinander. Zu demselben Resultat wird wohl auch die oben erwähnte von der Preußischen Regierung geplante Statistik führen. Mit Bestimmtheit kann schon jetzt vorausgesetzt werden, daß man z. B. in den Provinzen Posen und Ostpreußen ganz andere statistische Resultate erzielen wird, als in Rheinland und in Westfalen; in der Provinz Posen sind nach dem Nummernzwangsystem bis

[1] Rümelin, G., Causalhaftung a. a. O. S. 288.

[2] Bezüglich der Zuverlässigkeitsfahrten vergl. unten § 24.

[3] Die Anlegung einer solchen ist in Düsseldorf ernstlich geplant.

[4] Brandis a. a. O.

[5] „Deutsche Verkehrszeitung" 1903 Nr. 29 S. 278.

jetzt nur 100 Automobile und in meinem Heimatsregierungsbezirk Düsseldorf allein 1400, die größte Anzahl von Automobilen vorgesehen; dementsprechend wird wohl auch das Verhältnis der Zahlen der wirklich vorhandenen Automobile sein. Das Ergebnis der Statistik der Automobilunglücksfälle wird hiernach bei den verschiedenen Verkehrsverhältnissen verschieden ausfallen, und eine hiernach „verschiedene Auffassung über die Gefährlichkeit der Automobile ist von den verschiedenen geographischen und lokalen Verhältnissen bedingt".[1]) Wenn bei diesen Statistiken bisher über die Automobilomnibusse und Automobillastwagen die Klagen noch nicht in dem Maße laut geworden sind, wie bei anderen Automobilen, so ist dies leicht erklärlich, da die Unfälle bei der verhältnismäßig langsameren Gangart dieser Fuhrwerke nicht so häufig sind; nichtsdestoweniger bleibt aber die Tatsache betehen, daß auch diese Fuhrwerke elementare Kräfte in sich bergen und daher gefährlich sind. „Es ist aber nicht zu bezweifeln, daß die Mannigfaltigkeit und die Zahl der durch Automobile verursachten Unfälle weit größer ist, als in den einzelnen Statistiken angeführt wird,"[2]) weil die Berichterstattungen auf den Wahrnehmungen von Personen mit mehr oder weniger Impressionabilität[3]) beruhen und unter den Beteiligten das Bestreben besteht, die Unfälle nicht in die breite Öffentlichkeit dringen zu lassen, sondern tunlichst zu verheimlichen oder in milderem Lichte darzustellen, um nicht einer Verbreitung des neuen Beförderungsmittels Schwierigkeiten zu machen. Zudem ist ja das Material für eine Statistik fast durchgängig aus Zeitungsnachrichten zu entnehmen, wohingegen die Straßenbahnunfälle z. B. amtlich kontrolliert zu werden pflegen; manche Unfälle mögen daher den Tagesblättern entgangen oder von denselben nicht für berichtenswert gehalten worden sein. Wenn so „die in Österreich und in der Schweiz aufgestellte Statistik das Ergebnis zu Tage gefördert hat, daß die Zahl der durch Automobile verursachten Unglücksfälle relativ geringer ist, als jene der durch Gefährte

[1] Bericht des schweiz. Bundesrates S. 4.

[2] Hilse, Gutachten a. a. O. S. 34.

[3] Vergl. z. B. „Der Tag" Nr. 333 vom 19. Juli 1903 u. Nr. 363 vom 6. August 1903, Nr. 169 des „Frankfurter Generalanzeiger" vom 22. Juli 1903.

mit animalischer Kraft hervorgerufenen",[1]) so ist dies auf das erwähnte Bestreben der beteiligten Kreise zurückzuführen; es liefert aber den Beleg dafür, daß ungesunde Verhältnisse die öffentliche Aufmerksamkeit bereits wachgerufen haben, die Tatsache, daß fast in der ganzen Welt, wohin nur immer Automobile gedrungen sind, Regelungen ergangen sind, um den zu Tage getretenen außergewöhnlichen Gefahren zu begegnen.

Wenn nun auch aus größeren städtischen Gebieten, so z. B. aus Basel und Leipzig,[2]) wo sich das Straßenpublikum und die Pferde bereits an den ungewohnten Anblick und den Lärm der Automobile gewöhnen, und wo die Polizeiaufsicht eine leicht durchführbare ist, Stimmen laut werden, die eine durch die Automobile hervorgerufene Gefährdung leugnen, so mögen hier nur einige Urteile anderer Ansicht wiedergegeben werden. Ein Dr. T. hat festgestellt,[3]) daß die Gefahrenstatistik für Automobile ungünstigere Ergebnisse zeigt, als die anderer Fuhrwerke, und daß verhältnismäßig viele Fußgänger durch Automobile gefährdet werden; ebenso hat auch der Oberbürgermeister von Leipzig, Justizrat Dr. Tröndlein in der dortigen Stadtverordnetenversammlung vom 2. Juli 1903 sich ganz entschieden dahin ausgesprochen, daß das Fahren mit Automobilen eine große Gefahr mit sich bringt. Auch Hilse[4]) hat festgestellt, daß man es bei den Automobilen mit einer Vermehrung der Gemeingefahr und mit einem Hinzutreten neuer eigentümlicher Gefahren zu tun habe, und daß die Verhältnisziffer der Todesfälle und schweren Verletzungen zur Gesamtzahl der Unfälle eine erheblich höhere ist, als bei den verwandten Betrieben von motorisch betriebenen Straßenbahnen, und daß unter den Opfern, die der Automobilverkehr fordert, Fahrer und Fahrtteilnehmer nur einen sehr geringen Bruchteil bilden, während überwiegend Personen Unfälle erleiden, die im Straßenbetriebe bei Vornahme anderweitiger Verrichtungen beschäftigt sind.

Unabhängig von diesen statistischen Beobachtungen kommt der Verfasser sowohl bezüglich der Automobile als solcher,

---

[1] „Münchener Neueste Nachrichten" Nr. 311 vom 7. Juli 1903.

[2] Schweiz. Bundesratsbericht S. 4; „Leipziger Tageblatt" vom 2. Juli 1903.

[3] „Berliner Tageblatt" 1902, Nr. 459.

[4] Hilse, Gutachten a. a. O. S. 34, 35.

als auch bezüglich ihres Eindringens in den Straßenverkehr zu dem Ergebnis ihrer Gefährlichkeit.

Bei den Automobilen handelt es sich um die Fortbewegung und Verwendung starker Naturkräfte, wie Dampf, Gas, Benzin, Petroleum, Acetylen-Gas und hochgespannter elektrischer Ströme. Hierbei „ist die Gefährdung der Umgebung immer eine so große, daß das Verhalten des Unternehmers als Verschulden betrachtet werden müßte, wenn nicht die Unternehmung selbst als notwendig erscheinen würde. Die Unternehmung als solche wegen der damit verbundenen Gefahren vollständig zu verbieten, daran ist natürlich, was Rechtsanwalt Korn auf dem Juristentage 1902 sehr bedauerte, nicht zu denken. Es findet hier der Gedanke Anwendung, der für die Schiffahrt ausgedrückt ist in dem Satze „navigare necesse est, vivere non necesse est"; ein Ausgleich muß aber dadurch eintreten, daß der Unternehmer unbedingt für den Schaden einzustehen hat, wenn die Gefahren sich realisieren, die er heraufbeschworen hat",[1]) oder wie der Bericht[2]) speziell für die Automobile sagt: „wer durch Einführung eines mechanisch bewegten Wagens die Gefahren des Straßenverkehrs erhöht, der soll die daraus entstehenden Folgen zu tragen haben". Bei den Automobilen steht nun aber „die Technik noch nicht auf der Höhe, um eine absolute Sicherheit bei dem Gebrauch der Fahrzeuge zu bieten"[3]) und es sind somit Führung und Leitung unberechenbaren Zufällen ausgesetzt, welche schon das Vorhandensein, und erst recht die Fortbewegung elementarer Kräfte mit sich bringt. Und daß es nicht nur bei einer Gefährdung bleibt und geblieben ist, sondern sich nicht allzu selten die heraufbeschworenen Gefahren verwirklichen, davon melden die Zeitungen fast tagtäglich. Unter anderen berichtet Hilse hierüber:[4]) Durch Anstoßen gegen ein Steinhindernis geriet in Eberswalde ein Automobil in Brand, während ein anderes beim Überfahren eines

[1] Rümelin, Causalhaftung a. a. O. S. 295 u. 303.

[2] Schweiz. Bundesratbericht S. 14.

[3] Oberbürgermeister Dr. Tröndlein, „Leipziger Tageblatt" vom 2. Juli 1903. Vergl. auch die Artikel in „Technische Rundschau" 1903.

[4] Hilse: Gutachten a. a. O. S. 32, 34; Verhandlungen des Juristentages III. Bd. S. 188. Er stellt z. B. auch fest, dass sowohl für den Fall, dass der Führer (zum Schutze gegen Insektenstiche) Handschuhe

Eisenbahnüberganges in Brand geriet. In Rouen schlug bei einem steilen Abhang ein Automobil um, begrub den Führer unter sich und das Petroleum ging in Brand. In einem anderen Falle geriet durch Platzen eines Pneumatiks ein Automobil ins Schwanken, schlug um und verletzte Personen. Ein anderes Mal entzündete sich das Benzin beim Säubern des Fahrzeuges; bei einer anderen Gelegenheit wurde durch Zufall ein Ventil geöffnet, wodurch das Fahrzeug mit größter Geschwindigkeit führerlos davonjagte, bis es schließlich zerschellte. Endlich wurde auch einmal die Türe eines Automobilwagens zugeschlagen, wodurch das Füllmaterial in Brand geriet und eine Explosion entstand. Letzterer Fall besonders läßt erkennen, daß das Automobil als solches ganz zweifellos gefährlich ist und neue ihm eigentümliche, bisher bei Fuhrwerken nicht gekannte Gefahren mit sich bringt, und daß es nicht erst durch das Hinzutreten irgend einer menschlichen Tätigkeit gefährlich wird. Dieser Fälle lassen sich beliebig viele mitteilen; es geht aber schon aus diesem zur Genüge hervor, daß Unglücksfälle schwerwiegendster Art durch Automobile, selbst wenn diese sich nicht auf Wett- oder gewöhnlichen Spazierfahrten, sondern außer Bewegung befinden, verursacht werden. In diesem Sinne sprach sich auch eine bei Meili (S. 25) erwähnte Entscheidung eines Wiener Gerichtes über die Gefährlichkeit der Automobile an sich aus.

Was nun den Straßenverkehr betrifft, so „konnten den Bedürfnissen des Personenverkehrs innerhalb der großen Städte, sowie zwischen ihnen und ihren Vororten, ferner in dicht bevölkerten Industriezentren, die seitherigen Beförderungsmittel, wie Omnibusse, Pferdebahnen, elektrische Straßenbahnen und die mit Dampf oder Elektrizität betriebenen Stadt- und Vorortbahnen schon nicht mehr völlig genügen, und man sah sich daher genötigt, um den Personen- und Frachtverkehr aufrecht erhalten zu können, und um womöglich noch gleichzeitig eine größere Schnelligkeit und bequemeres geräusch- und geruchloses Fahren zu erzielen, Verbindungsstrecken und Fahrwege über und unter der Erde (Hoch-, Schwebe- und Untergrund-

---

angelegt hat, als auch für den Fall, dass er es (um sicherer lenken zu können) unterlassen hat, Gefahren hinsichtlich der Lenkbarkeit entstehen können. In welchem Falle handelt er schuldhaft?

bahnen) anzulegen“:[1]) eine Tatsache, die schon an sich dafür spricht, daß erkannt worden war, daß man die Gefahren des Straßenverkehres, die auf belebten Straßen in großen Städten ohnehin schon nicht allzu gering sind, nicht noch durch Einführung neuer Verkehrsmittel in denselben vermehren dürfe. „Kommt hierzu noch die Tatsache, daß jetzt seit dem Eindringen der Automobile in den Straßenverkehr der Raum der Straßen durch eine neue Art rasch bewegungsfähiger Fuhrwerke in Anspruch genommen wird und daß diese Fuhrwerke durch mechanische Kraft bewegt werden, deren technische Regulierung versagen oder durch den Führer nicht richtig angewandt werden kann, so daß Kollisionen mit anderen Fuhrwerken, Tieren oder Fußgängern möglich sind, so bedarf es hiernach eines weit höheren Maßes von Aufmerksamkeit auf seiten der Passanten als bisher, um Unfälle zu vermeiden.“[2]) In dem Eindringen des Automobils in den Straßenverkehr ist also eine Vermehrung und Steigerung der allgemeinen Gefahren des Straßenverkehres zu erblicken, wie dies auch die Zeitungen „Le temps“ vom 18. August 1901 und „Neue Freie Presse“ vom 5. Oktober 1901[3]) berichten. Durch die Unvollkommenheit der Technik, eine Tatsache, die Vossen[4]) zwar leugnet, indem er behauptet, daß bei richtiger Bedienung die Lenkbarkeit weit sicherer und exakter sei als bei jedem anderen Fahrzeuge, ist es wiederholentlich vorgekommen, daß ungeachtet vorsichtiger und richtiger Bedienung ein absolut sicheres Funktionieren fehlte, und zwar auch bei Wagen, die von Allerhöchsten Herrschaften benutzt wurden und die doch sicherlich vor dem Gebrauch in Bezug auf das ganze Triebwerk aufs eingehendste untersucht zu werden pflegen. Daß aber durch ein solches durchaus unsicheres Funktionieren neue Gefahren heraufbeschworen werden, liegt klar auf der Hand; man braucht nur daran zu denken, daß eine Abweichung von der gegebenen Fahrtrichtung nicht im erforderlichen, sondern erst einen Augenblick zu spät oder entgegen der Absicht des Leiters eintritt.

[1] „Deutsche Verkehrszeitung“ 1903 Nr. 30 vom 24. Juli 1903. Vergl. auch hinsichtlich der durch Fahrräder heraufbeschworenen Gefahren die Reichsgerichts-Entscheidung in Bd. 48 S. 343.

[2] Schweiz. Bundesratsbericht S. 10, 11.

[3] Erwähnt bei Meili a. a. O. S. 37.

[4] In „Das Recht“ 1902 S. 424.

Wiederholt ist es vorgekommen, daß ein Automobil in voller Fahrt plötzlich stehen bleibt und trotz Untersuchung durch einen kundigen Chauffeur, vielleicht auch infolge Mangels geeigneten Materials nicht wieder in Bewegung gebracht werden konnte, sondern mittelst eines anderen Wagens oder eines Pferdes von der Stelle geschafft werden mußte. Durch plötzliches Stehenbleiben von Automobilen sind auch Wagen, die mit Pferden bespannt waren und in angemessener Entfernung hinter dem Automobile herfuhren oder seine Fahrtrichtung hinter ihm kreuzen wollten, zusammengestoßen, wobei Verletzungen und sonstige Beschädigungen entstanden; vielfach sind durch solche Zusammenstöße auch die leicht entzündbaren elementaren Stoffe in Brand geraten und haben schwere Verheerungen angerichtet, und zwar nicht nur an Personen, sondern auch grade an Sachen, wie Straßenbahnwagen, anderen Fuhrwerken, Tieren, Häusern, Straßenlaternen, Telegraphenstangen, Blumenbeeten usw. Zu dem kommt noch, daß in engen Straßen durch ein solches Stehenbleiben und Nichtweiterkönnen der Automobilwagen der ganze Straßenverkehr ins Stocken geraten kann, eine Tatsache, die in vielen Fällen auch recht unangenehme Folgen haben kann.

Ferner ist hier zu erwähnen die große Schnelligkeit, mit der die Automobile fahren können und in der Regel auch fahren; dieselben nur so herstellen zu dürfen, daß sie nicht mehr als eine gewisse Anzahl von Kilometern in der Stunde fahren können, ist von von Bar auf dem Juristentage 1902 in richtiger Erkenntnis als der ganzen Sachlage zuwider für unzweckmäßig erklärt worden, wie denn auch die Polizeivorschriften richtig erkannt haben, daß auf den Landstraßen eine größere Schnelligkeit gestattet sein müsse als in den Städten. Vielleicht könnte durch die Polizeibehörden bestimmt werden, daß an den Automobilen auf Kosten ihrer Eigentümer unter behördlichem Siegelverschluß stehende Apparate [1]) anzubringen seien, die irgendwie, z. B. auf einem fortlaufenden Papierstreifen, angeben, welches während einer bestimmten Strecke oder eines bestimmten Zeitraumes die größte Schnelligkeit war; illusorisch würde aber auch ein solcher Vorschlag zur Er-

[1] Denselben Vorschlag hat auch der sächsische Landeskulturrat gemacht. Vergl. auch „Technische Rundschau“ 1903, S. 171.

leichterung der unten zu besprechenden Beweislage sein, wenn nicht nachgewiesen werden könne, ob mit dieser Schnelligkeit auf der Landstraße oder in der Stadt gefahren ei. Die bis jetzt vielfach genannte Geschwindigkeit eines „in gestrecktem Trabe befindlichen Pferdes" (= circa 15 km in der Stunde) ist nur auf dem Papiere festgestellt, wenn aber auch eine Höchstgeschwindigkeit von 12 oder 15 km in den Städten in Frage kommen sollte, so geben die Automobilisten [1]) ja selbst zu, „daß der Laie die Schnelligkeit eines fahrenden Automobils gar nicht zu schätzen vermöge"; schätzt er sie nun zu niedrig, so kann er beim Überschreiten einer Straße gar leicht von einem Fahrzeug erfaßt werden; schätzt er sie aber zu hoch, so kann er, während er irgend einem Fahrzeug ausweichen will, von einem Automobil, das er schon längst als vorübergesaust wähnt, erfaßt werden.

Weiter kommt hinzu, daß die Automobile nicht an eine durch Schienen bedingte Richtung gebunden sind, sondern schienenlos fahren, den ganzen Raum der öffentlichen Straßen benutzen können und außerdem über eine leichte Lenkbarkeit verfügen, die bis jetzt schon auf wenige Schritte hin erreicht ist. Dieser letzte Umstand gestattet „bald auf dieser, bald auf jener Seite der Straße zu fahren, scharfe Biegungen trotz großer Steigungen zu überwinden und erschwert das Ausweichen besonders bei einem belebten Straßenverkehr und nicht allzu breiten Straßen, da andere Fuhrwerke sowie Fußgänger nicht so leicht in der Lage sind, ein dahinsausendes Automobilfahrzeug zu vermeiden als einen Straßenbahnzug oder einen Tram".[2]) Wenn nun einerseits verschiedentlich behauptet wird, daß die Fortbewegung auf Geleisen ganz besonders gefährlich sei, weil sie in der Regel größere Schnelligkeit zur Folge habe und die Möglichkeit, einen auf denselben fahrenden Wagen im Falle der Gefahr schnell zum Stehen zu bringen, erschwere, so ist demgegenüber doch zu erwidern, daß die Unabhängigkeit von Geleisen bei Automobilen keine weniger gefährliche Situation ist. Beruht doch auch die Eisenbahnhaftpflicht nicht allein auf dem Umstand des Schienenzwanges! Gegen die Gefahren der in einem schnellen Tempo fahrenden

[1] „Automobilwelt" 1903 Nr. 21 S. 506.
[2] Schweiz. Bundesratbericht S. 10.

Straßenbahnwagen kann man sich sichern, indem ihre bekannte Fahrtrichtung nicht überall kreuzt, sondern nur an den bekannten Übergangs- und Haltestellen, wo die Wagenführer in der Regel auf Grund einer strengen Straßenbahnordnung langsam zu fahren oder anzuhalten verpflichtet sind. Das Automobil nimmt aber seinen Weg nicht auf äußerlich genau erkennbaren Schienenwegen; „es saust oft in scharfen Biegungen um eine Straßenecke herum, und in einem starken Straßenverkehr ist es ihm ermöglicht, mit solcher Schnelligkeit, etwa um einem auf der Straße spielenden Kinde auszuweichen, die ursprüngliche Fahrtrichtung zu verlassen oder im Zickzack hin und her zu fahren, kurz, an jeder beliebigen Stelle auftauchen zu können, so daß es die Richtung von Fußgängern oder anderen Fuhrwerken kreuzt und diese überfährt, oder bei diesen doch wenigstens eine solche Unsicherheit durch sein plötzliches Erscheinen hervorruft, daß diese nicht mehr wissen, wohin sie sich retten sollen und trotz ihres Willens nicht mehr die nötige Zeit zum Ausweichen finden",[1]) kurzum, daß Personen, Fuhrwerke usw. bedroht und verletzt werden, die bei Fortsetzung der später aufgegebenen Fahrtrichtung von dieser Gefährdung oder Verletzung verschont geblieben sein würden.

Hiernach genießt das Automobil eine doppelte ungerechtfertigte Bevorzugung: einmal den Straßenbahnen gegenüber, für die durch die Rechtsprechung des Reichsgerichts die Anwendung des Reichshaftpflichtgesetzes (wenn auch nicht die des preußischen auch die Sachhaftung mitumfassenden Eisenbahngesetzes) ausgesprochen ist, und gegen welche Einrichtungen man sich in den Straßen überdies noch durch die bekannte Fahrtrichtung sichern kann, und

sodann den mit animalischer Kraft[2]) betriebenen Fuhrwerken gegenüber, für die erstens die strenge Haftung aus § 833 B. G. B. zutrifft und bei denen außerdem eine Ablenkung von der eingeschlagenen Fahrtrichtung sich weit langsamer vollzieht, da hier erst das Tier dem Willen des Lenkers gefügig gemacht werden muß und im Gegensatz zu dem mechanischen Betrieb ein Bestreben zur Beharrlichkeit beseitigt werden muß.

[1] Hilse, Gutachten S. 33.

[2] Dies gesteht der Vorsitzende des Deutschen Automobilklubs ein, indem er sich für eine Milderung der Tierhaftung ausspricht.

Ferner muß hier noch erwähnt werden, daß das Eigengewicht der Automobilwagen in der Regel bei weitem größer ist als das Gewicht anderer Fuhrwerke, und daß infolgedessen auch die Tragfähigkeit eine weit stärkere ist als die Belastungsfähigkeit anderer Fuhrwerke, die in gleich schnellem Tempo durch die Straßen fahren können.[1]) Hieraus geht hervor, „daß Unfälle, wie Überfahrenwerden oder Zubodengeschleudertwerden, weit verhängnisvoller in ihren Ausgängen sind und weit eher zum Tode oder schweren Verletzungen führen, während die gleiche Begebenheit bei leichteren Fahrzeugen vielleicht nur mit einer geringfügigen Hautabschürfung oder Quetschung geendet haben würde, wie denn überhaupt die Erfahrungen im Straßenbahnbetriebe zu der Erkenntnis geführt haben, daß bei mechanischer Betriebsweise die Todesgefahr zehnmal, die Gefahr, schwer verletzt zu werden, zweimal größer ist als beim Pferdebetriebe".[2]) Und nun übersteigen nach dem oben Gesagten die Gefahren des Automobilbetriebs diejenigen eines Straßenbahnbetriebes oder stehen ihnen doch zum mindesten in keiner Beziehung irgendwie zurück! Ganz besonders ist aber das zu bemerken, daß die Automobile eine Alleinherrschaft über das Straßengebiet prätendieren und der misera plebs, die zu Fuß wandeln muß, zeigen wollen, wie schön es sich im Automobil fährt, und dadurch die schon bei gewöhnlichem Straßenverkehr vorhandenen Gefahren noch besonders vermehren. Hat doch infolgedessen der Berliner Polizeipräsident von Borries,[3]) der selbst ein Freund des Automobils ist und für seine Entwicklung und Ausbreitung nicht geringes Interesse bekundet, sich veranlaßt gesehen, an den mitteleuropäischen Motorwagenverein ein Schreiben zu richten, in dem er mitteilt, „daß die Straßen Berlins und der Vororte mit einer für den übrigen Verkehr gefahrdrohenden Geschwindigkeit befahren werden, und daß er die Polizeibeamten erneut habe anweisen müssen, die zu schnell fahrenden Automobilführer zur Anzeige zu bringen; sollte schneller, als ein schnell trabendes Pferd läuft, gefahren werden, so müßte eine Verschärfung der bestehenden Bestimmungen eintreten. —

[1] Coermann, in „Das Recht" 1902 S. 314.
[2] Hilse, Gutachten a. a. O. S. 32.
[3] „Berliner Tageblatt" 1903 Nr. 444.

Bei dem Vorliegen dieser geschilderten besonders schweren Gefährdung durch Automobile ist einer der Hauptgründe vorhanden, die für eine vom Verschuldungsprinzip losgelöste Haftung für Unglücksfälle sprechen.

§ 14.

2. Das Interesse des Automobilfahrers.

Von Wichtigkeit für die Frage, ob bei Automobilen eine vom Verschuldungsprinzip losgelöste Haftung eintreten solle, ist auch der in die Jurisprudenz hauptsächlich durch Merkel, Mataja und Rümelin hineingetragene nationalökonomische Gesichtspunkt des Interesses. Man darf bei den Automobilen den Satz des römischen Rechtes § 8 J. 3, 23 in der Formulierung „nam et periculum eius esse debet cuius commodum est" als eine notwendige Forderung hinstellen. Der gleiche Gedanke hat es denn auch in der Theorie als wünschenswert erscheinen lassen, daß derjenige, der in eigenem Interesse handelt und aktiv wird, den aus seiner Aktivität einem anderen entstehenden Schaden auf sich zu nehmen habe, daß also eine Norm geschaffen würde, wonach derjenige, „der einen Gewerbebetrieb betreibt oder Handlungen vornimmt, die zwar erlaubt oder doch nicht verboten sind, ihrer Natur nach aber mit bestimmten Gefahren für dritte verbunden sind, für entstehende Schäden, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, haftet."[1]) Derselbe Gedanke kehrt auch wieder in dem Satz, „wer in seinem Interesse menschliche, tierische oder Naturkräfte verwendet, deren Tätigkeit häufigere oder mehr als gewöhnliche Gefahren herbeizuführen geeignet ist, kurzum, wer ein Gut besitzt, soll nicht nur die Vorteile, die damit verbunden sind, sondern auch die sich daraus ergebenden Gefahren tragen".[2]) Unger[3]) gebraucht in diesem Sinne das Schlagwort, es gilt der Satz „eigenem Interesse eigene Gefahr, fremdem Interesse fremde Gefahr". — Im B. G. B. hat dieses Prinzip in den §§ 231, 867, 904, 912, 917, 962 Anerkennung gefunden, ebenso auch in der C. P. O. in den §§ 89, 302, 714, 945, wo ein Schadensstifter

[1] Meili, a. a. O. S. 39.

[2] Gmür, Automobilhaftung in „Zeitschrift des Berner Jurist.-V." S. 148, Gosslich, Tierhaftung in „Beiträg. z. Erläut. d. d. R." S. 8.

[3] Unger, Handeln auf fremde Gefahr, S. 365.

in vermeintlichem eigenen Interesse vorgegangen ist; hiernach scheint das Rechtsbewußtsein geneigt zu sein, dieses altdeutsche Prinzip, das von der Zusammengehörigkeit von Herrschaft und Haftung ausging, wieder in einigen besonders krassen Fällen zu Ehren bringen zu wollen. Eine unbedingte Anerkennung darf jedoch nicht gefordert werden! „Den Satz, daß niemand einen anderen durch seine Handlungen schädigen darf und daß, wenn er ihn geschädigt hat, er den Schaden ersetzen muß, wird wohl jeder gern acceptieren; umgekehrt muß aber auch einem jeden eine gewisse Freiheit der Bewegung ohne Rücksicht auf die Belästigung anderer eingeräumt werden, da eine exakt scharfe Abgrenzung der Rechtssphäre des einzelnen nicht möglich ist.“ [1]) „In Fällen von Interessenkollisionen erscheint es nun vom Standpunkt des Ganzen aus betrachtet als wünschenswert, daß nur ein bedeutsames Interesse triumphiere und daß Handlungen, durch welche dieses bewirkt wird, daher vernünftigerweise nicht im Rahmen dieses Ganzen verboten werden. Der Gerechtigkeit entspricht es aber, daß derjenige, dessen Interesse in solchem Falle triumphiert, denjenigen, auf dessen Kosten es geschieht, so weit wie möglich schadlos zu halten hat“,[2]) daß also der Aktivhandelnde auch dann haftet, wenn seine Handlung mit Rücksicht auf das Überwiegen seines Interesses als rechtmäßig sich darstellt.

Da nun den Automobilen aller menschlichen Voraussicht nach eine große Zukunft bestimmt ist, weil sie nicht nur für Sport- und Vergnügungszwecke, sondern auch für die praktischen Bedürfnisse des täglichen Lebens und zur Erfüllung staatlicher Aufgaben von höchstem Werte sind, so kann ihnen nicht ohne weiteres jegliche Existenzberechtigung aus dem Grunde abgesprochen werden, weil sie erfahrungsgemäß häufig Schädigungen verursachen. Die Automobile dürfen daher „vernünftigerweise im Rahmen des ganzen Verkehrslebens nicht verboten werden“; anderseits ist es aber nach den oben erwähnten Erörterungen Merkels auch billig, daß diejenigen, die von dem Automobilbetrieb Vorteil haben, auch für dessen Schäden aufzukommen haben. Die Personen, die Schäden erleiden, sind nämlich, wie oben schon erwähnt, hauptsächlich

[1] Rümelin, Causalhaftung in Archiv. f. d. c. Pr. S. 294.
[2] Merkel, Encyclopädie § 696.

Straßenpassanten, und weniger Führer und Insassen eines Automobils: wenn diese letzteren Schaden nehmen, so kann man ihnen sagen, daß sie sich durch die Automobilfahrt selbst in die Gefahr begeben haben, und ihnen den Satz entgegenhalten: quod quis ex culpa sua damnum sentit, damnum sentire non intellegitur; außerdem sind aber Straßenpassanten und andere Fuhrwerke dadurch schlechter gestellt, daß sie, im Gegensatz zu den Automobilinsassen, gar nicht wissen und in Erfahrung bringen können, wer der Schadensurheber war (vergl. § 17 d. Arb.). Die Straßenpassanten und die übrigen Fuhrwerke haben sich ihren Platz und ihre Berechtigung im Straßenverkehr schon lange gesichert, sie sind die beati possidentes, während sich das Automobil seine Berechtigung erst durch das Einbringen des Beweises seiner Zuverlässigkeit erkämpfen muß, da die öffentlichen Straßen nur für diejenigen zugänglich sein dürfen, die wie die Allgemeinheit dort auftreten und nicht größere Gefahren mit sich bringen. Von den Straßenpassanten und anderen Fuhrwerken gilt somit der in Anlehnung an Terentius aufgestellte Satz prior tempore, potior jure, d. h. bei der Abwägung der beiden Interessen der Fußgänger und übrigen Fuhrwerke einerseits und der Automobilfahrer anderseits, verdienen die ersteren, wenn wirklich beide Interessen gleichwertig oder gleichbedeutsam sind (was aber erst der Fall sein wird, wenn mehr und mehr das Automobil aufgehört hat, dem Luxus und dem Vergnügen zu dienen), den Vorzug, darin bestehend, daß sie unbedingt gegen Schädigungen durch Automobile geschützt werden, indem diesen eine strenge Haftung auferlegt wird. (Vergl. S. 82 zu Note [2].) Außerdem kommt noch hinzu und ist hier zu erwähnen, daß von diesem Aktivwerden der Automobilunternehmer allein Vorteil hat, und nichts davon auf die weitüberwiegende Masse der Nichtautomobilisten fällt. Bezüglich des Vorteils bei gewerblichen Betrieben mittels Automobilen seien hier die Ausführungen Hilse's in seinem Gutachten S. 49 in Kürze wiedergegeben: Aus der Verwendung von Kraftfahrzeugen gegenüber dem Gebrauch von Fahrzeugen mit Pferdebetrieb erwächst je nach der Gattung des Automobils eine Ersparnis von 40 bis 50 %. Im Laufe der Zeiten dürfte diese Ersparnis durch Verbesserungen verschiedenster Art noch zunehmen. Dazu

treten noch namhafte mittelbare Vorteile durch die erzielbare größere Fahrgeschwindigkeit und dadurch bessere Verwertung von Zeit, sowie Vorteile durch die Ersparnisse des Unterhaltungsaufwandes im Vergleich zu Fahrzeugen, die mit animalischer Kraft betrieben werden. Auf Grund zehnjähriger statistischer Beobachtungen ist nun aber festgestellt, daß die Haftpflicht für den Schuldner etwa viermal lästiger ist als die Ersatzverbindlichkeit, d. h. daß dieselbe Begebenheit auf Grund der Haftpflicht viermal leichter zu einer Verurteilung führen wird als auf Grund einer Schadensersatzverbindlichkeit. Die haftpflichtigen Pferdebahnbetriebe haben in zehnjährigem Durchschnitt 0,31 % des Betriebsaufwandes für Unfallsummen verwenden müssen; beim mechanischen Betriebe hat während der Hälfte dieser Zeit die Haftabfindung etwa 1,9 % des Betriebsaufwandes ausgemacht, wobei noch dazu die Jahresrenten mit ihrem mutmaßlichen Ablösungskapital eingesetzt sind. Wenn nun die Unfallgefahr durch Automobile größer als die im Straßenbahnmotorbetriebe ist, so wird ein Aufwand von mehr als 1,9 % der Betriebskosten erreicht werden, der aber immerhin hinter den erreichbaren Vorteilen von 40 bis 60 % noch ganz gewaltig zurückbleibt. Man erspart dann immerhin noch 38 bis 58 % gegenüber den Betriebskosten der Tierkraft, also reichlich genug, um zur Wahl des neuen Betriebsmittels zu greifen. Würde jedoch selbst der volle Betrag, der an Betriebskosten und anderweitigen Vorteilen zu ersparen ist, für die Haftabfindung gebraucht werden, so würde dies selbst keine Belastung sein; denn zweifellos ist das Recht der Allgemeinheit auf Ersatz der wirtschaftlichen Nachteile aus der ihr bereiteten neuen Gefahr stärker, als das der Besitzer oder Fabrikanten solcher Fahrzeuge auf Bezug eines Gewinnes zum Schaden der Allgemeinheit. Würde hingegen, was bei der gewerblichen Verwendung aber ganz ausgeschlossen ist, der Gewinn aus der Verwendung der Automobile so gering sein, daß er hinter den Haftabfindungssummen zurückbliebe, so würde der bloßen Liebhaberei einzelner wegen von staatswegen diese Gemeingefahr nicht zugelassen werden dürfen.

Der Kleinbetrieb mit Automobilen, der im Jahre 1901 noch 95 % ausmachte, der inzwischen aber auf 80 bis 85 % gesunken sein dürfte, muß die Haftung auf sich nehmen, auch

wenn sein Aktivwerden ihm keinen Vorteil bringt, da er ein Luxusbetrieb ist und nur in allereigensten egoistischen Interessen tätig wird, und von einem überwiegenden oder gleichberechtigten Interesse mit anderen Fuhrwerken durchaus keine Rede ist. Auf die Großbetriebe mit Automobilen allein, deren Zahl sich von Tag zu Tag, besonders z. B. bei Bierbrauereien vermehren wird, kann daher eine verschärfte Haftpflicht nicht beschränkt werden; denn dann unterlägen derselben mehr wie drei Viertel dieser Fahrzeuge nicht; es muß daher von einer verschärften Automobilhaftung, sowohl der Klein- wie auch der Großbetrieb getroffen werden.

§ 15.

3. Die ökonomische Tragfähigkeit.

Verwandt mit dem im vorigen Paragraph erörterten nationalökonomischen Gesichtspunkte ist auch das hier zu besprechende sozialpolitische Element der Tragfähigkeit.

Es ist die Behauptung aufgestellt worden, daß es wünschenswert gewesen sei, wenn das B. G. B. den in seinem § 829 ausgesprochenen Grundgedanken nicht nur beim Vorliegen der Tatbestandsmerkmale der §§ 827, 828, sondern wie der II. Entwurf zum B. G. B. ganz allgemein ausgesprochen hätte: daß ein jeder den von ihm verursachten Schaden, auch wenn er für denselben nicht verantwortlich ist, gleichwohl insoweit zu ersetzen hat, als die Billigkeit nach den Umständen, insbesondere nach den Verhältnissen der Beteiligten eine Schadloshaltung erfordert, und ihm nicht die Mittel entzogen werden, deren er zum standesmäßigen Unterhalt, sowie zur Erfüllung seiner gesetzlichen Unterhaltungspflichten bedarf. Der III. Entwurf und sodann das B. G. B. selbst haben aber diesen Grundgedanken der Billigkeitshaftung in dieser Allgemeinheit für zu weitgehend und daher für unzweckmäßig gehalten; so ist denn im B. G. B. dieses aus sozialpolitischen Momenten gerechtfertigte Verursachungsprinzip, ähnlich wie es das Allgem. Preuß. Landrecht I., 6, § 43 schon tat, nur für die Fälle der §§ 827 und 828 ausgesprochen.[1]) Die Tatbestandsmerkmale sind den wirtschaftlichen Zwecken der Vorschrift entsprechend äußerst flüssig und allgemein gehalten und sollen dem richterlichen Ermessen einen

[1] Linckelmann, a. a. O. S. 109.

möglichst weiten Spielraum geben. — Wenn nun in der oben angedeuteten Allgemeinheit dieser Satz infolge der Mißbilligung des Bundesrates gefallen ist, so kann doch nicht geleugnet werden, daß für einzelne Fälle bei Vorhandensein auch anderer für eine verschärfte Haftung sprechender Gründe auch die Grundgedanken dieses sozialpolitischen Momentes mit in Betracht gezogen werden können. In dieser Beziehung wird anzuerkennen sein, daß, wenn bei einer Gewinn abwerfenden Unternehmung regelmäßig von Zeit zu Zeit trotz aller Sorgfalt Unglücksfälle vorkommen, wie bei einer Eisenbahn oder einem Fabrik- oder sonstigen gefährlichen Betriebe, der entstehende Schaden als Passivum des Unternehmens zu betrachten ist, daß die aufzubringenden Haftsummen als voraussichtliche Geschäftsunkosten in Anschlag zu bringen und dem Unternehmer aufzubürden sind.[1])

In jüngster Zeit ist das Reich durch die vielfachen Verbesserungen der Unfallversicherungsgesetze einer seiner höchsten Aufgaben, der sozialen Fürsorge, welche die Schwachen gegenüber den Mächtigen zu schützen bezweckt, sich vollauf bewußt geworden. — Dem Automobilfahrer gegenüber befinden sich Straßenpassanten und andere Fuhrwerksbesitzer in der Lage, daß sie leicht durch Automobile einem recht unangenehmen Vermögensnachteil ausgesetzt sind; das Bestreben aber, die wirtschaftlichen Nachteile, welche jemand durch das Verhalten eines anderen erleidet, dem letzteren in der Weise aufzubürden, daß er solche dem Beschädigten zu ersetzen hat, ist auch ohne daß ein Verschulden vorliegt, ganz besonders auch dann gerechtfertigt, wenn der Verletzte sich in einer weniger gut situierten Lage als der Schädiger befindet, mithin der Sozialschwächere ist. Ist der Fahrer der Eigentümer des von ihm benutzten Automobils, dann muß er schon über Vermögen verfügen können, da die Anschaffung eines solchen Fahrzeuges recht kostspielig ist; ist der Fahrer aber nicht der Eigentümer des Automobils, sondern gebraucht er es nur für seine Zwecke, dann erzielt er hierbei die im vorigen Paragraph erwähnten Vorteile und wird dadurch meistens auch in etwa finanziell gut gestellt. Die Fußgänger auf den Straßen sind aber vielfach Leute, die ihrem Gewerbe und Berufe nachgehen und meistens in

[1] Rümelin, Causalhaftung a. a. O. S. 301.

weniger guten Vermögensverhältnissen sich befinden, da sie sich sonst ebenfalls dieser Fahrzeuge bedienen würden oder andere Fahrgelegenheiten benutzen würden; und gerade sie sind es, die durch Automobile mehr als Fahrer und Insassen bedroht werden. Es ergeht demnach eine Forderung an den Gesetzgeber, Unfälle, die durch Automobile entstehen, nicht die verletzten Straßenpassanten oder die beschädigten Fuhrwerksbesitzer tragen zu lassen, sondern ganz unabhängig davon, ob diese Unfälle verschuldet sind oder nicht, die Schadensersatzverbindlichkeiten aus solchen Unfällen dem aus dem Unternehmen Gewinn Erzielenden aufzubürden. Dieser wird zudem auch meist in der Lage sein, sich durch Versicherung decken zu können; er wird meist die Kosten auf andere abwälzen und sie so verteilen; in jeder Verteilung des Schadens auf eine größere Zahl von Personen liegt aber zugleich auch die Aufbürdung auf tragfähigere Schultern.

Die Frage aber, wer im einzelnen als die zur Schadensersatzleistung gegenüber den Passanten und anderen Fuhrwerken tragfähigere Person zu gelten habe, ob z. B. der Eigentümer eines Automobils, oder derjenige, der mit einem gemieteten Fahrzeug einen Personentransport eingerichtet hat, kann je nach Lage des einzelnen Falles verschieden ausfallen. Kommt nun noch hinzu, daß man vom Gesichtspunkt der Tragfähigkeit aus zu einem anderen Ergebnis gelangen kann, als von dem des Interesses aus, so gilt hier wieder, was schon oben gesagt war, daß die einzelnen Gründe gegeneinander abzuwägen sind, und man versuchen muß, um zu einem annehmbaren Resultat zu kommen: eine solche Person als haftpflichtig zu bezeichnen, die einen Anspruch in den meisten Fällen erfüllen kann, und für deren Wahl außer dem Prinzip der Tragfähigkeit auch die Mehrzahl der anderen in diesem Abschnitt erwähnten Gründe sprechen.

Die Tragfähigkeit der staatlichen oder kommunalen Automobilunternehmer, der Personen, die Automobile zum Zwecke der Landesverteidigung, des Post-, Eisenbahn- oder Güterverkehrs, zur Krankenbeförderung, zum Feuerlösch- und Reinigungswesen und zu ähnlichen Zwecken verwenden, liegt auf der Hand; das Absatzgebiet für diese Art von Automobilen wird daher keine Minderung erfahren, auch wenn eine verschärfte Haftung eingeführt sein wird.

Was sodann die Automobile angeht, die zum Zwecke der gewerbsmäßigen Personenbeförderung oder Güterversendung verwandt werden, so ist es unverständlich, warum diese Form der öffentlichen Beförderungsmittel, sobald sie schienenlos laufen, minder fähig sein soll, den Haftpflichtaufwand für bereitete Unfälle zu tragen, als dies erfahrungsgemäß die ihnen verwandten Straßenbahnen vermocht haben. Folgeweise ist auch bezüglich dieser Art von Automobilen an eine Gefährdung des Absatzes und der Nachfrage nicht ernstlich zu denken.

Auch bei der Verwendung von Automobilen für geschäftliche Zwecke, wo man die Vorteile erst aufgeben wird, wenn eine verschärfte Haftpflicht zu einer allzu erheblichen Last ausarten würde, wird an eine Verringerung des Absatzgebietes nicht zu denken sein.

„Die Entwickelung der heimatlichen Industrie wird sich durch Haftpflichtbestimmungen nicht aufhalten lassen, sondern sie wird durch immer größere Verbesserungen der Maschinen bestrebt sein, die Unfallsgefahr auf ein möglichst geringes Maß zu reduzieren.“ [1]) „Angebliche Überlastung und Unfähigkeit, Haftansprüche tragen zu können“, ist fast immer behauptet worden, sobald es sich um die Auferlegung neuer oder um die Vermehrung bestehender Verbindlichkeiten handelt, z. B. als den Arbeitgebern Beitragsverbindlichkeiten auferlegt wurden. Die Erfahrung hat aber mittlerweile gelehrt, daß die Beiträge zur Kranken-, Unfall-, Invaliditäts- und Altersversicherung abgestoßen werden können, ohne daß den heimischen Erzeugnissen der Wettbewerb mit solchen des Auslandes auf dem Weltverkehr erschwert worden ist, ohne daß Gewerbetreibende dieserhalb zu Grunde gegangen sind.

Ein gleiches ist auch bei unserer Frage zu erwarten; kämpften doch auch die Straßenbahnen gegen die Rechtsprechung an, durch welche ihr Betrieb unter das Haftpflichtgesetz gezogen wurde; sie behaupteten die dafür entfallenden Beträge ohne Störung ihrer Gewinnaussichten nicht aufbringen zu können. Die Erfahrung hat aber auch hier gezeigt, daß die Ergiebigkeit nicht zurückgegangen ist, obschon die Rechtsprechung nicht nur bei dieser Auslegung geblieben ist, sondern

[1] Schweiz. Bundesratbericht S. 12.

sogar in Bemessung der Renten und Abfindungssummen einen Wohltätigkeitssinn entfaltet hat, der tatsächlich zu Besorgnissen Anlaß gibt." [1])

§ 16.

4. Der erzieherische Einfluß.

Wie der Zweck der Strafe unter anderem darauf ausgeht, auf den Menschen erzieherisch einzuwirken, so ist es auch in manchen Fällen im Zivilrecht angebracht, um auf die Menschen einen erzieherischen Einfluß auszuüben, Vermögensnachteile eintreten zu lassen, auch wenn ein Verschulden des in Anspruch zu Nehmenden nicht vorliegt.

Dieser Grundgedanke hat z. B. im B. G. B. Ausdruck gefunden in den §§ 122, 179, 701, wonach der Erklärende sich bemühen soll, seinen Willen möglichst korrekt zum Ausdruck zu bringen, der Vertreter seine Vertretungsmacht möglichst genau prüfen soll, und der Gastwirt, da er besser Vorsichtsmaßregeln zum Schutze seiner Gäste treffen kann, als diese, die mit den Verhältnissen nicht so genau vertraut sind, dies auch tun soll. Es ergeht mit der Einführung einer auf das Präventionsprinzip gestützten verschärften Haftung an alle die Aufforderung, so sorgfältig und umsichtig als irgend möglich zu sein. „Eine höhere Anspannung der Kräfte muß präventiv gegen Unglücksfälle wirken; diese Steigerung der Sorgfalt erscheint um so angezeigter, je mehr man sich klar macht, daß mit der omnis culpa doch sehr wenig verlangt wird, daß ein Verhalten bei dem nur keine Culpa nachgewiesen werden kann, rechtem Verhalten unter Umständen noch recht weit entfernt ist." [2]) Ganz allgemein ist dieses Prinzip ja nach dem vorher Gesagten im B. G. B. nicht anerkannt worden; es darf das auch nicht geschehen, aber bei Vornahme einer gewissen Tätigkeit, die erfahrungsgemäß, regelmäßig trotz Beobachtung aller im Verkehr erforderlichen Sorgfalt Unglücksfälle mit sich bringt, ist es, um die Zahl der Unglücksfälle möglichst zu vermindern, angebracht, denjenigen, der diese Tätigkeit vornimmt, anzuspornen, über diese im allgemeinen Verkehr übliche und erforderliche Sorgfalt hinauszugehen. Diese Anspornung erfolgt

[1] Hilse, Gutachten S. 50.

[2] Rümelin, Causalhaftung a. a. O. S. 296.

am besten eben dadurch, daß in solchen Fällen die Ersatzpflicht für Unglücksfälle von dem Verschuldungsprinzip losgelöst wird.

Dies gilt auch für den Verkehr mit Automobilen, da „die erhöhte Haftpflicht bei den Automobilisten das Gefühl der Verantwortlichkeit steigert".[1]) Wiederholentlich ist in der Literatur in den Materien der Haftpflicht darauf hingewiesen worden, daß eine intensive Haftpflicht eine Erhöhung des Pflichtbewußtseins hervorruft. So sagt z. B. Gosslich in bezug auf den Tierhalter: „eine unbedingte Haftung muß auf den Tierhalter einen erzieherischen Einfluß haben; er wird mit besonderer Sorgfalt bei der Auswahl seiner Leute, seiner Tiere usw. verfahren, um die Entstehung von Schaden zu verhindern; diese höhere Anspornung muß die Zahl der Unglücksfälle verringern."[2]) Dasselbe läßt sich auch von den Automobilen sagen; hier gilt nun, was Rümelin sagt: „der Mann, der noch über die allgemeine diligentia hinausgeht und sich ängstlich und vorsichtig durch ein jedes Bedenken einschüchtern läßt, ist nicht das Ideal des Gesetzgebers, sondern der Mann, der mit sicherm Blick die Möglichkeiten des Gelingens und Mißlingens, die Chancen eines Unfalles und die Kosten einer Sicherung erfaßt, und in ruhiger und sachverständiger Abwägung dieser verschiedenen Faktoren handelt und darin eine Garantie für die Richtigkeit seiner Entscheidung findet. Da sich ein derartiges Verhalten aber allerdings nicht anbefehlen läßt, so muß der Gesetzgeber auf das richtige Handeln hinweisen, dasselbe begünstigen, indem er für den Erfolg haften läßt, also die Causalhaftung statuiert."[3]) Da also schon bei vorsichtiger und richtiger Bedienung der Automobile Unglücksfälle in bestimmter Regelmäßigkeit eintreten, so wird, wenn hier der Automobilist in schärferer Weise als jetzt haften soll, er durch die schärfere Haftung angespornt, noch vorsichtiger und noch genauer bei der Bedienung eines Automobils zu Werke zu gehen, um Unfälle möglichst gänzlich zu vermeiden. Eine solche mit der Causalhaftung geforderte erhöhte Anspornung der Kräfte ist in unserem modernen Verkehrsleben unbedingt notwendig, und zwar deshalb, weil der moderne Verkehr mannigfaltigere und größere Gefahren mit

[1] **Meili, a. a.** O. S. 39.
[2] **Gosslich, Tierhaftung** a. a. O. S. 9.
[3] **Rümelin, Causalhaftung** a. a. O. S. 299.

sich bringt, als der ruhigere Verkehr und die einfachere Technik früherer Zeiten. „In diesem Umstande dürfte in erster Linie die Tendenz des modernen Rechtslebens auf eine in größerem Umfang erfolgende Anerkennung der Causalhaftung ihre Erklärung finden. Vielleicht mag auch noch die Tatsache mitwirken, daß man im modernen Rechtsleben gegen Unglücksfälle empfindlicher geworden ist und mehr geneigt ist, irgend eine Hilfe oder einen Ausgleich zu suchen, während der vornehme Römer schon durch die Behandlung seines großen Sklavenheeres gegen Menschen Wohl und Wehe mehr gleichgültig geworden war.“ [1])

Es müssen nun aber auch die Folgen einer Präventionshaftung auf der anderen Seite, ich denke an die Verletzten, in Erwägung gezogen werden. Den Automobilfahrer zu möglichst großer Sorgfalt zu erziehen, mag unzweifelhaft wohl als angezeigt erscheinen, aber das zu Fuß gehende Publikum wie auch die anderen Fuhrwerke bedürfen der Erziehung für den modernen Straßenverkehr ebenso oder vielleicht in noch höherem Maße. „Die Fußgänger haben sich vielfach noch nicht daran gewöhnt, in erster Linie auf dem Trottoir zu gehen und den Fahrdamm freizulassen, was bei der Ausdehnung eines starken Straßenverkehres unbedingt notwendig wird. Wie häufig werden nicht Personen, die nicht gut gehen, sehen oder hören können, auf der Straße beschädigt! Aber der Straßenverkehr kann nicht die Einengung vertragen, sich nach Tauben und Blinden richten zu müssen, es muß den letzteren überlassen bleiben, für sich zu sorgen.“ [2]) Wenn diese Rümelin'schen Worte im allgemeinen auch zutreffen, so hat sich doch beim Eindringen des Automobils in den Straßenverkehr bei sämtlichen Straßenpassanten, und nicht ausgeschlossen bei solchen, die sich in einem belebten Straßenverkehr zurechtzufinden gewöhnt haben, eine solche Furcht vor diesem „Tod, auf den Gummirädern dahinsausend“ eingestellt, daß man gerade sagen kann, die Einführung des Automobils ist jetzt schon ein Mittel geworden, das Straßenpublikum zu möglichst großer Sorgfalt im Straßenverkehr zu erziehen. Es ist nicht anzunehmen, daß Straßenpassanten und andere Fuhrwerke bei einer strengeren Haftpflicht im Hinblick darauf, ohne den Nachweis eines Verschuldens erbringen zu brauchen

[1] Rümelin, Causalhaftung a. a. O. S. 315.
[2] Vergl. Rümelin, Causalhaftung a. a. O. S. 306.

eine viermal größere Wahrscheinlichkeit für Erlangung von Schadensersatz zu haben als früher, in bezug auf die Automobile sorgloser und vertrauensseliger werden. Es ist dies bei den Automobilen ebensowenig zu befürchten, wie es erfahrungsgemäß bei den Eisenbahnen nicht der Fall gewesen ist,[1]) zudem ist es ja auch selbstverständlich, daß die Aufmerksamkeit der Straßenpassanten nicht in demselben Maße gefordert werden kann wie die der Personen, die mit gefährlichen Gegenständen im Straßenverkehr auftreten.[2]) Hilse[3]) bemerkt hierzu: Unhaltbar ist die Befürchtung, daß durch Erweiterung der Haftpflicht die Unfallgefahr erheblich zunehmen würde, indem für viele der Grund zur richtigen Aufmerksamkeit wegfallen würde, sobald ihnen die wirtschaftlichen Folgen einer Unvorsichtigkeit abgenommen und die Möglichkeit geschaffen wird, aus dem Unfall Vorteil herauszuschlagen. Zwar muß zugegeben werden, daß bei der heutigen Rechtsprechung in Zivilsachen betreffend Haftpflicht seit Erfindung der Neurose, Neurasthenie, Hysterie, der Verstellung und Verbreitung falscher Tatsachen ein weiter Spielraum gelassen wird und manche es verstanden haben, recht erhebliche Vorteile aus erlittenen Unfällen herauszuschlagen; es darf aber doch gleichwohl bezweifelt werden, daß viele Leben, Leib und Gesundheit eines immerhin noch unsicheren Gewinnes wegen aufs Spiel setzen werden; es liegt klar auf der Hand, daß es das Normale und allein hier zu Berücksichtigende ist, daß man lieber seine Gesundheit, Arme und Beine haben will, als täglich auf Grund einer Unfallrente ein paar Mark Zehrgeld. Überdies hat es ja auch die Rechtsprechung in der Hand, dadurch dem Umsichgreifen unlauterer Ansprüche vorzubeugen, daß sie von den Haftgläubigen für ihre vorgebrachten Beschwerden einen strengeren Beweis verlangt, als jetzt allgemein üblich ist.

Weit wichtiger aber als diese Frage ist die unten zu erörternde Frage, ob nicht gerade durch Einführung einer Haftpflicht, die (wie in § 23 dieser Arbeit vorgeschlagen) nicht gegen den

---

[1] Eger, in Verhandl. des 26. Juristentages III. Bd. S. 173.

[2] Vergl. Entscheidung des Landgerichts Aachen in bezug auf Fußgänger u. Radfahrer, wiedergeg. im „Düsseld. Volksblatt“ Nr. 285 vom 18. Oktober 1903.

[3] Hilse, Gutachten a. a. O. S. 51 u. 52.

einzelnen Fahrer gerichtet ist, die einzelnen Automobilfahrer leichtsinniger und tollkühner werden, indem sie denken, die Gesamtheit bestreitet die Haftaufwendungen; hierüber soll unten des näheren gesprochen werden.

§ 17.

5. Der Beweisnotstand.

Als letzter Punkt, der bei Automobilunfällen für eine vom Verschuldungsprinzip losgelöste Haftpflicht spricht, ist hier der Grund zu erwähnen, daß es sich bei solchen Unfällen um eine ganz außerordentlich große Beweisschwierigkeit bezüglich des Verschuldens des Täters oder dessen, der die Handlungsweise des Täters zu vertreten hat, handelt und ferner auch die Schwierigkeit, die Person des Täters oder des Inanspruchzunehmenden festzustellen. Es kommt hier bezüglich der Automobile de lege ferenda der bekannte Grundgedanke in Betracht, wonach derjenige „beweispflichtig ist, der einem anderen Sorgfalt unter Umständen schuldet, unter denen diesem die Verletzung solcher Sorgfalt oder die Ursächlichkeit dieser Verletzung für den erfolgten Schaden klarzulegen, unverhältnismäßig schwer sein muß".[1]) Es ist die Tatsache des Beweisnotstandes ein Hauptgrund gewesen, der den Gedanken einer besonderen Haftpflicht hat entstehen lassen,[2]) ein Gedanke, der auch im Jahre 1871 bei Erlaß des Reichshaftpflichtgesetzes viel erörtert worden ist und der auch jetzt wiederum von Rümelin[3]) als Hauptgrund für eine Causalhaftung angeführt wird, da es in manchen Fällen möglich ist, daß Culpa im technischen Sinne vorliegt, die aber nicht bewiesen werden kann.

I. Was nun zunächst die Schwierigkeit bezüglich des Schuldbeweises angeht, so sind in Nürnberg diesbezügliche Erhebungen veranstaltet worden, und es hat sich ergeben, daß von 21 Fällen nur in 7 Fällen ein Verschulden nachgewiesen werden konnte[4]), und Hilse berichtet[5]), daß auf Grund seiner Statistik 22 % sämtlicher Automobilunfälle unter Um-

[1] Francke, Automobilhaftung in „Das Recht", 1901 S. 530.
[2] Schweiz. Bundesratbericht S. 8.
[3] Rümelin, Causalhaftung S. 300.
[4] „Automobilwelt" 1903 Nr. 20 S. 478.
[5] Hilse in Verhandl. des 26. deutsch. Juristentages, III. Bd. S. 187.

ständen eingetreten seien, welche die Merkmale einer objektiven d. h. klar ersichtlichen Verschuldung vermissen ließen.

1. Bestand nun z. B. keine Schutzvorschrift, oder will der Verletzte sonst wie aus § 823 Abs. 1 B. G. B. einen Anspruch gegen den Fahrer geltend machen, so muß er nach bestehendem Recht ein Verschulden des Fahrers beweisen, und dieser Beweis wird in den meisten Fällen mißlingen! Oder der Beweis wird doch nur in so unvollkommener Weise geführt werden können, daß der Richter Bedenken tragen wird, auf einen Erfüllungseid für den Geschädigten zu erkennen; werden doch die näheren Umstände des Vorfalles, bei dem er zu Schaden kam, dem Verunglückten, zumal da hier die technische Konstruktion des Automobils und deren richtige Handhabung in Betracht kommt, selten so genau bekannt sein, um ein klares Bild des Vorganges vor dem Richter hervorzuzaubern. Wegen der Plötzlichkeit, mit der diese Unfälle auftreten, und wegen der durch die fortwirkende Bewegung des Wagens herbeigeführten sofortigen Veränderung der ganzen Situation, in der der Unglücksfall sich ereignet hat, ist ja eine genaue Beobachtung völlig ein Ding der Unmöglichkeit. „Beim Überschreiten der Straße wird jemand plötzlich von einem daherfahrenden Automobil überrascht und zu Boden gerissen; das vollzieht sich in wenigen Augenblicken. Die übrigen an der Unfallsstelle befindlichen Personen achten auf den Vorgang erst, wenn sie den Aufschrei des Getroffenen hören, und wenden naturgemäß ihre erste Aufmerksamkeit dem Verletzten zu und nicht darauf, ob irgend ein mangelhafter Zustand an dem Automobil oder ob aus der Stellung des Fahrzeuges auf der Straße (z. B. auf der linken Seite der Fahrtrichtung) zu bemerken ist, daß ein Verschulden des Fahrers vorgelegen habe.“ [1]) „Vielleicht bemüht sich der Automobilfahrer um den Verletzten, nachdem er sein Fahrzeug zur Ruhe gebracht hat, und bringt den Verletzten in seine Wohnung oder zu einem Arzte. Dieser, von Schmerzen geplagt, ist lediglich von Sorge für Linderung seiner Schmerzen und für seine Heilung erfüllt, fragt auch vielleicht beiläufig, wie es gekommen, daß er überfahren sei, und der Fahrer gibt ihm eine Unebenheit des Weges oder die eigene Gefahr, von einem im Sturm entgegensausenden Gespann überfahren zu werden, oder sonstige

[1] **Hilse, Gutachten a. a. O. S. 36.**

Gründe als Entschuldigung an. Der Verletzte hat weder das Verständnis noch die Ruhe, sich die Beschaffenheit des Wagens anzusehen und dadurch Mängel in der Konstruktion oder ungehörige Reinigung, Handhabung und dergleichen zu erkennen. Es wird ihm in 99 von 100 Fällen ganz unmöglich sein, dem Automobilfahrer ein Verschulden nachzuweisen",[1]) und die Umstehenden, die dem Verletzten die erste Hilfe geleistet und ihre Aufmerksamkeit gewidmet haben, sind auch nicht imstande, eine so vollständige Darstellung des Vorfalles zu liefern, daß diejenigen Umstände daraus scharf hervortreten, aus welchen die Tatbestandsmerkmale einer obgewalteten Fahrlässigkeit unverkennbar hervorgehen. Überdies entfernen sie sich, weil sie die Umständlichkeit der gerichtlichen Vernehmung scheuen, ohne ihren Namen genannt zu haben, und entziehen dadurch dem Verunglückten ein eventuelles verfügbares Beweismaterial. Und gerade auf die Bereitwilligkeit anderer, die für sie die unerläßlichen Feststellungen betreiben, sind die Überfahrenen angewiesen, wenn sie selbst ohnmächtig oder zu schwach sind, eine Untersuchung der Ursache der Verletzung und des ganzen Unfalles vorzunehmen! Die in Tagesblättern alltäglich wiederkehrenden Aufforderungen Überfahrener an Augenzeugen, sich als solche zu melden, liefern hierfür einen schlagenden Beweis, wie oft Verunglückte den Sachhergang ihres Unfalles nicht kennen und Zeugen brauchen. Weil man mit Überwindung von Bequemlichkeit zu tun hat, und besonders bei sehr beschäftigten Personen, pflegen Aufrufe der gedachten Art nur selten Erfolg zu haben. Die natürliche Wirkung dessen ist der Verlust der Möglichkeit, den notwendigen Schuldbeweis zu führen, und somit geht in den weitaus meisten Fällen die Möglichkeit verloren, einen an sich begründeten Anspruch zu verfolgen und erfolgreich durchzuführen.

2. Auch wenn die Verletzung infolge der Übertretung einer Schutzvorschrift erfolgt ist und der Verletzte gemäß § 823 Abs. 2 klagt, tritt eine Ersatzpflicht für den Täter nur ein, wenn der Verstoß gegen das Schutzgesetz schuldhaft erfolgt ist. Vossen[2])

---

[1] **Brandis, Automobilhaftpflicht a. a. O.**

[2] **Vossen, Automobilhaftung in „Das Recht" 1902 S. 422 ff., in den „Verhandl. des 26. deutsch. Juristentages", III. Bd. S. 178, in „Deutsche Juristenzeitung" 1902 Nr. 17/18.**

behauptet nun, der Richter würde kraft seines souveränen Rechtes der freien Beweiswürdigung im Anschluß an die auf gleicher Grundlage fußende französische Rechtsprechung sehr leicht geneigt sein, diese Verschuldung schon in der bloßen Tatsache des Verstoßes gegen die Polizeiverordnung, in der Nichtbeobachtung der Polizeiverordnung an sich zu finden, ohne noch den Nachweis besonderen Verschuldens zu fordern, zumal da die Polizeiverordnungen so abgefaßt zu sein pflegten, daß ein Verschulden bei einem Verstoß gegen dieselben ohne weiteres konstatiert werden könne, wie denn auch die französische Rechtsprechung (bei Rixens & Lafont p. 359) sage: Pour donner lieu à une action de responsabilité il faut, qu'ils (l'homicide et les blessures) résultent d' une faute consistant dans une maladresse, négligence ou inobservation des règlements (vergl. art. 319 code pénal). Bei allen durch Vernachlässigung von Polizeivorschriften entstandenen Schäden soll nun nach Vossen der polizeiwidrig Handelnde selbst beweisen müssen, daß er nicht schuldhaft gehandelt habe, und bis dahin auch ohne einen von seiten des Verletzten zu erbringenden Beweis eines Verschuldens in Anspruch genommen werden können. Daß der Verstoß gegen das Polizeigesetz selbst aber die vom Gesetz geforderte Fahrlässigkeit repräsentiere, dafür spricht für uns in Deutschland positivrechtlich absolut gar nichts! von Bar [1]) wendet sich daher energisch gegen diese Vossensche Ansicht: „unsere deutsche Praxis darf nicht auf den Weg gedrängt werden, die Verletzung einer jeden Polizeivorschrift als Verschulden aufzufassen und ohne weiteres demjenigen, der sie übertreten hat, als Fahrlässigkeit auszulegen; der Juristentag darf dieses Prinzip in keiner Weise sanktionieren, weil damit indirekt der Polizeigesetzgebung die Befugnis gegeben wird, in das Zivilrecht einzugreifen." Zudem wäre auch, wenn die Vossensche Ansicht richtig wäre, mit derselben nicht viel gewonnen; hat doch auch Enneccerus [2]) auf dem Juristentage richtig erkannt, daß der Nachweis, daß die Polizeiverordnung übertreten ist, eben in den meisten Fällen nicht zu liefern ist. Wie soll bewiesen werden, daß an einer scharfen Ecke schneller und auf einer engen Straße nicht so langsam gefahren ist,

[1] von Bar, in Verhandl. des 26. deutsch. Juristentages, S. 194.

[2] Enneccerus, in Verhandl. des 26. deutsch. Juristentages, S. 193.

wie es die Polizeiverwaltung vorschreibt? Wie soll festgestellt werden, daß nicht mit der Geschwindigkeit „eines leichthin trabenden Pferdes", sondern in 15 km Tempo gefahren ist? Und wenn ein solcher Beweis gelingt, wird man dann behaupten können, daß die Übertretung einer Polizeiverordnung eines fremden Bezirkes, deren man mit einem Automobil an einem Tage verschiedene durchfahren kann, unter allen Umständen ein Verschulden in sich schließe? — Es wird somit auch bei der Übertretung einer Polizeivorschrift, bei dem Verstoße gegen ein Schutzgesetz immer noch die Unmöglichkeit oder wenigstens die außerordentlich große Schwierigkeit bestehen bleiben, den zur Geltendmachung eines Ersatzanspruches aus § 823 Abs. 2 erforderlichen Beweis des Verschuldens zu liefern.

3. Hätte aber der Automobilist sich selbst zu exculpieren, so könnte er diesen Beweis leicht erbringen, und dann ist also auch eine „Beweisnotlage vorhanden, obgleich nicht der Verletzte beweisen muß, daß der Täter schuldhaft gehandelt habe, sondern dieser beweisen muß, daß er nicht schuldhaft gehandelt habe. Dieser Beweis kann auch bei tatsächlich vorhandenem Verschulden leicht erbracht werden. Es weist z. B. der Fabrikant, dessen Dampfkessel explodiert ist, nach, daß die übrigen Sicherheitsmaßregeln ergriffen waren, und verschweigt, daß ihn ein Arbeiter auf die drohende Gefahr aufmerksam gemacht hat, während die Explosion oder das Geld des Fabrikanten dem Arbeiter den Mund geschlossen hat".[1]) Diese Beweisnotlage liegt nun auch vor, wenn der Fahrer von einem anderen zu einer Verrichtung bestellt ist und nun der Verletzte sich gemäß § 831 an diesen anderen hält, und dieser sich exculpieren kann; diese Beweisnotlage ist etwas verschieden von der in § 823 Abs. 1, aber daß sie eine Erleichterung böte zu Gunsten des Verletzten, kann nicht behauptet werden. — Der Verletzte hat zu beweisen, daß der Fahrer von dem in Anspruch Genommenen zu einer Verrichtung bestellt und daß die Verletzung in Ausführung der Verrichtung erfolgt ist (des näheren hierüber siehe weiter unten S. 90 ff.); dem in Anspruch genommenen Automobilgeschäftsherrn wird es aber nicht zu schwer fallen, den Beweis zu erbringen, daß er bei Auswahl und Beaufsichtigung seines Angestellten die erforderliche Sorgfalt angewandt habe oder

[1] Rümelin, Causalhaftung a. a. O. S. 300.

der Unfall auch bei Anwendung der Sorgfalt entstanden sei; er braucht nur den Nachweis zu erbringen, daß der Angestellte mit einem Automobil umzugehen verstand, auch auf belebten Straßen schon gefahren ist, so wird er nicht entschädigungspflichtig sein.[1]) Die Rechtsprechung scheint von dem Geschäftsherrn keinen schweren Beweis verlangen zu wollen: „der Geschäftsherr kann nicht überall zur Stelle sein, er darf sich unter Umständen auch auf die eigene Ansicht der Arbeiter und auf die Kenntnis allgemeiner Betriebseinrichtungen verlassen; ist von dem Angestellten eine Tätigkeit verlangt worden, bei deren Ausführung er nach eigenem Ermessen handeln und das vorvornehmen soll, was er auf Grund eigener Sachkunde und Erfahrung für zweckmäßig erachtet, so hat der, der ihn zu der Tätigkeit veranlaßt hat, in Beziehung auf das auszuführende Geschäft nicht die Stellung des haftpflichtigen Geschäftsherrn.“[2]) Gerade Verhältnisse der letztgenannten Art werden bei Automobilen häufig vorliegen, da der Chauffeur ein in der technischen Einrichtung des Automobils bewandter Mann ist und somit auf Grund eigener Sachkunde zu handeln hat, während der Automobilgeschäftsherr in der weitaus größten Mehrzahl der Fälle von der technischen Einrichtung der Automobile nichts versteht und im Verhältnis zu seinem Angestellten in dieser Kenntnis ein reiner Laie ist.

Außer dieser Beweisnotlage bezüglich des Verschuldens kommt auch noch die Schwierigkeit hinsichtlich des Nachweises des ursächlichen Zusammenhanges in Betracht. Daß dieser Nachweis an und für sich schon schwierig ist, ist schon erwähnt; es mag hier nur auf das in den §§ 5, 8 und 10 dieser Arbeit Gesagte verwiesen werden; das freie richterliche Ermessen wird hier ganz besonders tätig werden müssen, immerhin muß aber doch der Ersatzgläubiger einen ursächlichen Zusammenhang zwischen der Tat des Täters und dem eingetretenen Schaden als wahrscheinlich erscheinen lassen.

II. Außer diesen Schwierigkeiten kommt für den Verletzten noch in einer zweiten Beziehung ein Beweisnotstand in Be-

[2] Brandis, Automobilhaftpflicht a. a. O.

[3] Reichsgerichts-Entscheidungen vom 5. 6. 02 u. 20. 3. 02, zitiert bei Soergel zu § 831.

tracht, nämlich die Beweisschwierigkeit bezüglich der Person des Täters oder der in Anspruch zu nehmenden Person. „Während so ungünstig, wie oben geschildert, ein Automobilunfall für den Verletzten schon liegt, wenn er es mit einem anständigen Automobilfahrer zu tun hat, wie ist es da erst um die Sache des Verletzten bestellt, wenn der Automobilfahrer sich, wie es nicht allzu selten vorgekommen ist, um den Verletzten gar nicht kümmert, sondern davon eilt!“ [1]) In den meisten Fällen verschwindet der Fahrer um die nächste Straßenecke, bevor man sich von dem erlittenen Unfall soweit erholen kann und erholt hat, um daran denken zu können, nach dem Automobilfahrer Ausschau zu halten. Der Verletzte wird dann auch in dem günstigen Fall, daß er durch eigene Kenntnis oder durch die Beobachtung Vorübergehender, welche menschenfreundlich ihm ihr Zeugnis zur Verfügung stellen, den Beweis des Verschuldens (z. B. zu schnelles Fahren, Fahren ohne Licht, Fahren auf der linken Seite der Fahrtrichtung), führen kann, leer ausgehen, wenn er nicht den Namen des Führers und Eigentümers des Automobils kennt. Der durch ein Automobil Verletzte befände sich daher in einer noch ungünstigeren Lage als der durch die Eisenbahn Verletzte, selbst wenn für beide Verkehrsmittel die gleichen gesetzlichen Haftbestimmungen in Betracht kämen; denn bei der Eisenbahn-Verletzung ergibt sich aus dem Orte des Unfalles sofort der Haftschuldner, während die Angabe der Zeit und die nicht allzu schwer festzustellende Richtung eines Eisenbahnzuges einen etwa persönlich haftbar zu machenden Schuldner ergibt. Wie ist es aber bei der Verletzung durch Automobile? Was für ein Automobil hat jemand überfahren? Wem gehört es? Wer hat es gefahren? Diese Fragen tauchen augenblicklich auf, wenn ein Schadensersatzanspruch erhoben werden soll. Wie in den deutschen Bundesstaaten mit Ausnahme von Preußen, Bayern, Sachsen und Hamburg eine befriedigende Antwort auf diese Fragen gegeben werden kann, wenn der Automobilfahrer sich nicht freiwillig meldet oder durch Personen erkannt wird, ist unerfindlich. Aber auch die in den soeben genannten Bundesstaaten getroffene Einrichtung des Buchstaben-Nummern-Zwanges usw. ist nicht ausreichend, denn erstens gelten diese

[1] Brandis, Automobilhaftpflicht a. a. O.

Bestimmungen in der Regel nicht für die große Anzahl der aus anderen Staaten ohne solche speziellen Vorschriften herstammenden und sich nur vorübergehend in diesen Staaten aufhaltenden Automobile;[1]) sodann kann aber auch die von den Behörden beabsichtigte Möglichkeit einer leichten Feststellbarkeit des Eigentümers des Fahrzeuges dadurch vereitelt werden, daß die Schilder durch Staub, Schnee unkenntlich geworden sind,[2]) oder bei Nacht unbeleuchtet, absichtlich oder zufällig entfernt, oder falsche Schilder angebracht sind. Nehmen wir aber einmal an, der Verletzte hätte Buchstaben und Nummer des Automobils, durch das er verletzt worden ist, feststellen können! Was hat er dadurch erreicht? Er kann sich nun leicht an den polizeilich registrierten Eigentümer wenden; da wird es nicht selten vorkommen, daß der Eigentümer sagt: „jawohl, mein Automobil fuhr zu der fraglichen Zeit auf der Straße, wo Sie überfahren sind und hat Sie möglicherweise überfahren; ich selbst befand mich aber, worüber ich mich ausweisen kann, zu der Zeit in einer anderen Stadt; wer das Automobil gefahren hat, sage ich nicht, geschweige denn, ob ich den Führer zu einer Verrichtung bestellt habe und gerade bei Ausführung dieser Verrichtung Ihre Verletzung eingetreten ist"; oder er sagt, „ich bin nicht mehr Eigentümer, habe den neuen Eigentümer aber noch nicht in dem polizeilichen Register eintragen lassen, und ich nenne Ihnen auch den Namen des neuen Eigentümers nicht." Die Berliner Verordnung enthält in ihrem § 20 Bestimmungen über die Verpflichtung zur Anzeige eines neuen Erwerbers durch den alten Eigentümer; ihr § 19 besagt: „Auf Verlangen der Polizeibehörde hat der Eigentümer über diejenigen Personen, welche sein Gefährt in Benutzung genommen haben, Auskunft zu erteilen." Gesetzt nun, die Polizeibehörde verlangt nach Anfrage des Verletzten die Auskunft, und der Eigentümer nennt sechs Personen, so weiß der Verletzte doch nicht, wer im einzelnen Falle gefahren hat, und ob dieser gerade zu einer Verrichtung bestellt war und während der Ausführung der Verrichtung der Unfall sich ereignet hat; denn aus dem § 19

[1] Vergl. z. B. § 14 der preußischen u. § 4 Abs. 4 der württemb. Verordnung.

[2] Oder absichtlich unkenntlich gemacht werden z. B. durch Beschmieren mit Öl, sodaß sich Staub festsetzt.

wird schwerlich herausgelesen werden können, daß der Eigentümer verpflichtet sei, gerade den Namen desjenigen zu nennen, der zu einer bestimmten Zeit gefahren ist, und von der „Bestellung zu einer Verrichtung" spricht der § 19 nun erst gar nicht. Aber gesetzt auch, der Eigentümer sei dazu verpflichtet, und er erfüllt diese Verpflichtung nicht, was ist dann? Er kann nach § 37 mit höchstens 60 Mark Geldstrafe oder 14 Tagen Haft bestraft werden, und dann ist nach Verbüßung der Strafe strafrechtlich und zivilrechtlich alles erledigt. Haftbar gemacht werden für den Unfall kann der Eigentümer nicht; denn wer wird behaupten, daß aus dem „Nichtnennen" (Verstoß gegen eine Schutzvorschrift) der entstandene Schaden hervorgegangen ist? Wo ist hier der ursächliche Zusammenhang? Und wie ist es, wenn der Eigentümer auch den Namen des Fahrers nennt, aber nicht sagt, ob er ihn zu einer Verrichtung bestellt habe, und er sich zur Zeit des Unfalles noch gerade in Ausführung der Verrichtung befunden habe. In vielen Fällen dieser Art wird der Verletzte nicht nur leer ausgehen, sondern auch noch vergebliche Kosten sich machen; hätte er nicht gedacht, daß er infolge des Buchstaben-Nummernzwangsystems vollauf sicher gestellt sei, so hätte er sich vielleicht nach dem Fahrer umgesehen und hätte erfahren, daß dieser sich in Ausführung einer Verrichtung befände, und hätte sich dann gemäß § 831 vielleicht mit Erfolg an den Eigentümer wenden können, und wäre so, (wenn der Fahrer der Eigentümer oder ein nicht zu vermögensloser Angestellter war), indem er sich bemühte, deren Namen festzustellen, besser gefahren. Man sieht, so gut die Absicht der Behörden war, dieses System in strafrechtlichem Interesse einzuführen, für zivilrechtliche Zwecke nutzt es nicht viel, es kann in manchen Fällen sogar einer Person, die diesem System allzu blindlings traut und sich nicht auch andere Beweismittel selbständig sichert . . .schaden. Wenn einmal schon eine Statistik geplant ist, so wäre es sehr interessant, wenn sie es sich auch zur Aufgabe machen würde, festzustellen, wie das Verhältnis der Automobile, die von den Eigentümern gefahren werden, zu denen ist, die von Angestellten und anderen Personen als den Eigentümern gefahren werden und wie sich auf diese Gruppen Unfälle und gezahlte Ersatzsummen verteilen. Bei geliehenen, gemieteten, gestohlenen, nicht einregistrierten, mit falschen

Zeichen versehenen Automobilen ist die Lage des Verletzten keine bessere. Aus alledem geht hervor, daß auch trotz vorhandenem Buchstaben-Nummernzwanges die Schwierigkeit bestehen bleibt, den Namen des davonfahrenden Fahrers oder des Eigentümers festzustellen und den Nachweis bezüglich der Verrichtung zu liefern, kurzum, einen Schuldner zu haben, der nicht versagt. Trifft dieser Umstand mit dem zu Anfang dieses Paragraphen erörterten Beweisnotstande des Verschuldens zusammen, so sprechen hier ganz besonders die Umstände dafür, eine Causalhaftung für Automobilunfälle eintreten zu lassen. —

Da hier nun im Gegensatz zu den Eisenbahnen die Person, die den Unfall verursacht oder zu vertreten hat, in vielen Fällen gar nicht ermittelt werden kann, so ist es ganz besonders schwierig, einen nie versagenden Schuldner zu bestimmen, der den Schaden auf sich nehmen muß, und damit zugleich auch den in den vorhergegangenen Paragraphen genannten Prinzipien gerecht zu werden; hierauf soll sofort im nächsten und letzten Teile des näheren eingegangen werden.

III. TEIL.

Der Haftschuldner aus Automobilunfällen und die Art seiner Haftung.

Die Gesamtheit der im zweiten Abschnitt des zweiten Teiles angeführten Gründe spricht dafür, daß bei Automobilunfällen dem Verletzten oder Beschädigten ein Ersatzanspruch gegeben werde, auch ohne daß er den Nachweis einer Verschuldung auf seiten des Schädigers erbringe. In dieser Weise hat sich auch der Deutsche Juristentag bei der Abstimmung über diese Frage am 11. September 1902 mit 31 gegen 19 Stimmen für eine verschärfte Haftung aus Automobilunfällen ausgesprochen und seinen Wunsch dahingehend ausgedrückt, daß dem durch ein Automobil Verletzten an Stelle eines unsicheren Ersatzanspruches ein günstigerer Haftanspruch durch Spezialregelung zugebilligt werden müsse. Gegen wen aber der für den Verletzten oder Beschädigten günstigere Anspruch gerichtet sein solle, und nach welcher Art er sein solle, darüber ist man sich auf dem Juristentag nicht so klar geworden, wie bezüglich der Notwendigkeit einer verschärften Haftung. Auch in der Literatur sind hinsichtlich der Frage, wer als Haftschuldner zu gelten habe und in welcher Art die Haftpflicht zu erfolgen habe, die verschiedensten Ansichten geäußert worden. Diese Vorschläge sollen hier im Folgenden in Kürze wiedergegeben und zugleich soll eine Kritik an dieselben angeknüpft werden, die zeigt, wie die einzelnen oben erörterten Gründe in den einzelnen Vorschlägen zueinander sich verhalten und wie sie gegeneinander abzuschätzen sind. Im Anschluß hieran soll dann ein Vorschlag des Verfassers dargelegt und erörtert werden.

I. ABSCHNITT.

Die bis jetzt gemachten Vorschläge.

§ 18.

1. Die Erweiterung der Machtbefugnisse des Strafrichters im Zuerkennen von Bußen.

Der hier zu erörternde Vorschlag ist nur von Hilse[1]) erwähnt, aber auch von diesem selbst nicht gebilligt; es soll aber auf denselben dennoch kurz eingegangen werden, da dieses Verfahren in Frankreich üblich ist. Es handelt sich darum, daß vom Strafrichter demjenigen, der sich gegen irgend eine strafrechtliche Norm, z. B. gegen eine Polizeivorschrift vergangen hat, eine Buße aufzuerlegen sei, daß also die in den §§ 188 und 231 des Deutschen St. G. B. enthaltenen Vorschriften erweiterte Anwendung finden sollen. In vielen Fällen wird dieser Weg aber versagen, nämlich dann, wenn der Strafrichter bei dem Ergebnis der Beweisaufnahme das eine oder das andere Tatbestandsmerkmal vermissen wird und so zur Freisprechung gelangen wird, wiewohl doch so viel Beweis erbracht sein kann, um eine zivilrechtliche Verschuldung feststellen zu können, und weil ferner auch dem Beschädigten, selbst wenn er im Strafverfahren als Nebenkläger auftritt, ein genügender Einfluß fehlt, in das Beweisverfahren wirksam einzugreifen. Zudem ist der Anspruch auf eine Buße nach unserer Rechtsauffassung im strengsten Sinne des Wortes eine actio vindictam spirans, da nach § 444,4 der St. P. O. der Anspruch auf Buße von den Erben des Verletzten nicht erhoben, noch fortgesetzt werden kann; demnach fällt dieser Weg schon in den vielen Fällen weg, in denen es sich um eine Körperverletzung mit tödlichem Ausgang handelt, da der Verletzte immer die Rechtskraft des auf Buße erkennenden Urteils erleben muß.[2]) Außerdem würde auch bei einer bloßen Sachbeschädigung, wie sie bei Automobilunfällen ja nicht allzu selten vorkommt, nicht zu einer Buße gelangt werden können, da nach der deutschen Rechtsauffassung

[1] Hilse, Gutachten a. a. O. S. 40.

[2] Vergl. Entscheidung des Reichsgerichts in St. S. XIII. S. 223 und XVII. S. 178.

nur eine vorsätzliche Sachbeschädigung mit Strafe belegt werden kann; kann also kein Vorsatz nachgewiesen werden, so erfolgt im Strafprozeß Freisprechung; es kann daher auch, wenn bei Sachbeschädigung eine Buße zulässig sein sollte, auf eine Buße nur im Falle des Vorsatzes erkannt werden; im Strafprozeß würde sich dann der Beschädigte schlechter stehen als im Zivilprozeß, wo schon bei Fahrlässigkeit ein Ersatzanspruch besteht! Sodann wird aber auch nach deutschem Recht die höchstzulässigen Beträge der Buße vielfach im Verhältnis zu dem wirklichen Schaden, dessen vollständiger Ersatz im Zivilprozeß verlangt werden kann, zu niedrig, und es kann auch nie auf eine „Buße in Rentenform zahlbar“ [1]) erkannt werden. Ferner ist es aber auch bei Beleidigungen und Körperverletzungen nach der Natur der Sache mehr gerechtfertigt, einem Angeklagten eine Buße aufzuerlegen, als etwa bei einem durch ignorantia juris entstandenen Verstoß gegen eine Polizeiverordnung, die eine Körperverletzung zur Folge hatte. Bei einem schuldlosen Verstoß aber eine Buße aufzuerlegen, wird unseren bestehenden Rechtsanschauungen nach § 823 letzter Satz B. G. B. strikte zuwiderlaufen; sollte die Buße aber nur bei einem schuldhaften Verstoß gegen ein Polizeigesetz ausgesprochen werden dürfen, dann bietet die Verfolgbarkeit des Anspruches im Strafprozesse nicht mehr, sondern wahrscheinlich weniger Aussicht auf Erfolg für den Gläubiger, als die Geltendmachung eines Anspruches im Zivilprozeß.

In Frankreich ist diese Form, für einen durch ein Automobil hervorgerufenen Schaden Ersatz zu verlangen, ganz allgemein üblich,[2]) und wiederholentlich sind auf Grund der Art. 319, 320 und 51 c. p. Verurteilungen von Automobilisten vorgekommen. Im August 1901 verurteilte die Pariser Strafkammer einen Motorfahrer, der einen Mann totgefahren hatte, wegen fahrlässiger Tötung zu 2 Monaten Gefängnis und 60 000 Frcs. Schadensersatz.

Nach alledem ist eine im Strafprozeß zu verfolgende Buße für Sachbeschädigungen und Körperverletzungen durch Automobile recht ungeeignet, und keineswegs für den Verletzten

[1] Vergl. Entscheidung des Reichsgerichts in St. S. XIII. S. 223 und XVII. S. 178.

[2] Meili a. a. O. S. 25. Hilse, Gutachten S. 40.

oder Beschädigten sicherer, als ein im Zivilprozeß zu verfolgender Ersatzanspruch. Hoffentlich wird sich auch nie die deutsche Gesetzgebung dazu verstehen, ganz allgemein auf Grund bloßer, schuldloser Übertretungen von Polizeiverordnungen dem Verletzten eine Buße zuzusprechen.

§ 19.

2. Die Unterstellung der Automobile unter die Tierhaftung.

Auf dem Posener Juristentage und bei Gelegenheit der Behandlung der „Automobilfrage" in der Juristischen Gesellschaft zu Berlin war von Jastrow zuerst der Vorschlag gemacht worden, die Schäden beim Betriebe von Automobilen mit solchen, durch Tiere hervorgerufenen, hinsichtlich ihrer rechtlichen Behandlung gleichzustellen.

Für die Sanktionierung des § 833 B. G. B., dessen jetzige Fassung übrigens dem Willen des Gesetzgebungsfaktors „Bundesrat" nicht entsprach und die auch im Reichstage, wie es scheint, nur durch eine Zufallsmehrheit zustande kam, ist lediglich die Eigenart des Wesens der Tiere als selbständiger, sich selbst bewegender, eigenwilliger Individuen maßgebend gewesen, wiewohl man nicht von einer Verantwortlichkeit des Tieres reden kann, quod sensu caret. In § 833 handelt es sich nun, da irgend ein Verschulden des Tierhalters oder des Leiters desselben nicht erforderlich ist, um eine objektive Rechtswidrigkeit der Tierestat, da, wie Oertmann [1]) sagt, ein Verschulden des Tieres, wenn man von einem solchen reden dürfe, nicht erfordert wird. Eine analogische Ausdehnung dieser Bestimmung auf andere Gegenstände ist, wie oben dargelegt, nicht angebracht; es kann daher nur in Frage kommen, daß eine besondere gesetzliche Regelung die Automobile den Tieren bezüglich der von ihnen angerichteten Schäden gleichstellt. Es ist aber hauptsächlich nur eine rein äußerliche Verwandtschaft zwischen Tieren und Automobilen, die zu dem Vorschlage der Gleichstellung der Schäden durch Automobile mit solchen durch Tiere hinsichtlich ihrer rechtlichen Behandlung geführt hat; bei dem Automobil wird das vor einen Wagen gespannte Tier und dessen animalische Kraft durch den in dem Motorwagen vorhandenen und tätig werdenden Motor ersetzt. Eine innere Verwandtschaft besteht

[1] Oertmann, Kommentar zu § 833.

zwischen der sich selbst bewegenden und frei tätig werdenden animalischen Kraft und einer durch Menschenhand erzeugten und auf menschliche Handlungen hin sich entfaltenden mechanischen Kraft nicht! Das bestbehütete Tier kann Schaden herbeiführen, während es sich bei einem Automobil um irgend eine Mangelhaftigkeit in der Herstellung oder eine Lässigkeit bei der Unterhaltung und Verwahrung desselben, oder um eine Handlungsweise eines Menschen, z. B. des Fahrers handelt, was alles aber in den wenigsten Fällen für den Beschädigten erkennbar ist oder erkennbar werden kann. „Hiernach sind Schäden durch Tiere denkbar, an denen der Tierhälter völlig schuldlos ist, wie wenn z. B. der Wachhund einen in das befriedete Besitztum eines anderen widerrechtlich Eindringenden verletzt, während die Schäden beim Betrieb von Automobilen fast ausschließlich aus einer willensfreien Handlung eines Menschen hervorgehen, bei deren Ausführung gegen die gemein übliche und für die Sicherheit des allgemeinen Verkehrs gebotene Sorgfalt gefehlt wurde, sodaß sie mehr oder weniger dem Fahrer zur Schuld angerechnet werden darf.“ [1]) Als einzige Möglichkeit, sich von der Haftung zu befreien, käme hiernach ein Mitverschulden des Verletzten in Betracht; im übrigen wäre die Haftung eine unbedingte und nicht durch die Einrede der höheren Gewalt beschränkt.[2]) Gosslich [3]) würde hier freilich, wie bei seiner Tierhaftung zu dem Ergebnis gelangen, daß die Anwendung von § 254 ausgeschlossen sei, „da von einer Schuld oder Art Schuld des Tieres nicht die Rede sein könne, und zudem auch in § 833 nicht ausdrücklich die Anwendbarkeit von § 254 ausgesprochen sei“. Es wird jedoch an der herrschenden Ansicht, die auch mit der Ansicht des Reichsgerichts bezüglich der Anwendbarkeit des § 254 im Falle der Eisenbahnhaftpflicht übereinstimmt, festzuhalten sein.

Immerhin ist eine besondere gesetzliche Statuierung einer Automobilhaftung nach Analogie der Tierhaftung aus den angeführten inneren Gründen für unangebracht zu erachten [4])

[1] Hilse, Gutachten a. a. O. S. 41.

[2] Vergl. Cosack, Bürgerl. Recht I. § 166, 1 e; Engelmann, Bürgerl. Recht S. 443.

[3] Gosslich, Tierhaftpflicht a. a. O. S. 24.

[4] And. Ans. Vossen in „Das Recht“, 1902, S. 424.

und „es würde daher in hohem Maße bedenklich sein und zu einem ungesunden Zustand führen, die exceptionelle Haftpflicht für Tierschäden auf Objekte zu übertragen, die ihrem Wesen und ihrer Natur nach den Tieren vollständig fremd sind".[1])

§ 20.

3. Die Unterstellung der Automobile unter das Reichshaftpflichtgesetz.

Was die Unterstellung der Automobile unter das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 anbelangt, so können hier zwei Paragraphen in Betracht kommen, nämlich § 1 und § 2 dieses Gesetzes.

I. Zunächst ist der § 2 dieses Gesetzes, und zwar von Eger[2]) in Erwägung gezogen worden; es würde jedoch eine Ausdehnung dieses Paragraphen auf Automobile nicht zweckmäßig sein. Die Voraussetzungen des § 2 dieses Gesetzes treffen für den Automobilverkehr überhaupt nicht zu. Bergwerke, Steinbrüche, Gräbereien, Fabriken, dies alles setzt einen Betrieb mit größerem Personal voraus, sodaß hierbei Angestellte (wie z. B. Werkmeister), die den Betrieb zu leiten haben, sich von selbst ergeben. Zudem hat man ja auch erkannt, daß die durch § 2 für diese bestimmten Betriebsarten dem Verletzten gebotene Erleichterung „anstelle eines etwa unvermögenden Angestellten einen etwas zahlungsfähigeren Betriebsherrn haftbar machen zu können", nicht erheblich genug sei, und „ging daher zur Unfallversicherungsgesetzgebung über, indem man sich sagte: Wenn schon für eine Reihe besonders gefährlicher Unternehmungen eine besondere Haftpflicht als geboten erscheint, so liegt kein Grund vor, nach dem kaum merkbaren Grad der Gefahr der einzelnen Betriebe einen Unterschied zu machen und einen Teil der Geschädigten besser zu stellen, als den anderen".[2])

II. Es kann daher bei dem Vorschlage der Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes auf Automobile eigentlich nur noch der § 1 dieses Gesetzes ernstlich in Betracht kommen. „Es liegt auch bei der Frage nach einer besonderen Haftpflicht für Auto-

[1] Eger, in den Verhandlungen des 26. deutschen Juristen-Tages. III. Bd. S. 170.

[2] Ebenda, S. 171.

mobile der Gedanke am nächsten, eine bloße Verursachung des Schadens nach Analogie der gesetzlichen Haftpflicht für Eisenbahnunfälle als hinreichend zu der Begründung einer Ersatzpflicht hinzustellen".[1]) Die Unterordnung der Automobile unter das Haftpflichtgesetz in der Fassung, die es durch E. G. zum B. G. B. Art. 42 erhalten hat, ist jedoch im Wege der Rechtsprechung unzulässig; war zwar auch die Möglichkeit gegeben, im Wege der Rechtsprechung die Eisenbahnhaftpflicht auf Pferdebahnen auszudehnen, und zwar damals schon, als dieselben noch bloße Verkehrsgewerbe im Sinne des § 37 der G. O. waren und bevor sie in Preußen z. B. durch Gesetz vom 28. Juli 1892 zu einer Abart der Eisenbahnen erhoben wurden, so boten hierzu einerseits Vorgänge bei der Gesetzesberatung, anderseits äußere verwandte Verhältnisse (z. B. Schienenzwang) Stütze. Beides fehlt hinsichtlich der an Gefährlichkeit den Eisenbahnen nicht nachstehenden Automobile; folgeweise bedürfte es einer neuen gesetzgeberischen Tätigkeit und einer ausdrücklichen Verlautbarung des auf Ausdehnung der Haftpflicht gerichteten gesetzgeberischen Willens, um die Anwendbarkeit des Haftrechtes auf Begebenheiten beim Automobilbetrieb aussprechen zu dürfen.[2]) Ohne weiteres kann man aber auch nicht gesetzgeberisch die Eisenbahnhaftpflicht auf die Automobile für anwendbar erklären; denn zunächst ist hervorzuheben, daß es sich bei Eisenbahnunfällen wesentlich um Verletzungen oder Tötungen von Personen handelt, während bei den aus dem Automobilverkehr entstehenden Schäden auch in erheblichem Umfange Sachschäden vorkommen (vergl. oben § 13). Aber wenn auch die Eisenbahnhaftpflicht so gestaltet würde, daß sie den gesamten Sachschaden mit umfaßt,[3]) indem die darauf gerichtete Tendenz[4])

[1] Schweiz. Bundesratbericht, S. 12.

[2] Hilse, Gutachten a. a. O. S. 41.

[3] Vergl. z. B. das preußische Gesetz vom 3. November 1838, dessen Anwendbarkeit auf die Straßenbahnen aber wiederum ausgeschlossen ist.

[4] Vergl. z. B. Österr. Regierungs-Vorschlag zur Abänderung des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes in „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen", 1902 No. 48, S. 768 ff. — Entwurf des Schweizer Bundesrates vom 1. März 1901 in Artikel 9. — Petition des Verbandes Deutscher Lohnfuhrunternehmer, in „Deutsche Verkehrszeitung", 1903 No. 17 S. 218 ff. — Sodann die (anstatt reichsrechtlich) gemäß

von der Gesetzgebung begünstigt würde, könnte eine Ausdehnung auf Automobile ohne wesentliche, ja ganz grundlegende Veränderungen nicht erfolgen.

Eine Begriffsbestimmung zu finden, dürfte freilich nicht schwer fallen; hat doch bei Einführung der G. O. § 4 und des St. G. B. §§ 315, 316, 320 die Rechtsprechung es sehr schnell verstanden, die Neuerungen der Technik auf diesem Gebiete dem Gesetze sachgemäß anzugliedern oder ihm zu entziehen. Man darf deshalb der Rechtsprechung und dem Gerichtsgebrauch dahin vertrauen, daß sie sich mit dem zu bestimmenden Begriffe des „Automobils" bald richtig abfinden werden.[1]) — Die Gründe, die seinerzeit für die Eisenbahnhaftpflicht sprachen, sprechen ja auch heute für eine Unterstellung der Automobile unter diese Haftpflicht; es braucht nur auf das oben Erwähnte verwiesen zu werden. Daß eine solche Regelung nicht einen Bruch mit den bestehenden Grundsätzen, auf denen die Schadensersatzpflicht des heutigen Rechtes beruht, darstellt, ist schon in § 11 angedeutet. Aus dem Ausspruch des Regierungskommissars von Lenthe[1]) in der Kommissionalverhandlung über die Petitionen in No. 529 der Berichte über die Petitionen der X. Leg.-Per. II. Sess. geht hervor, „daß die Reichsregierung einer Ausdehnung der Haftpflicht über die im B. G. B. gezogenen Grenzen hinaus nicht habe entgegentreten wollen; man sei aber davon ausgegangen, daß das Erforderliche auf diesem Gebiete der Landesgesetzgebung zu überlassen sei, da es sich wesentlich um Vorschriften von Gewerbebetrieben von lokaler Bedeutung handle und zudem die hier zu erlassenden Bestimmungen einen öffentlich-rechtlichen Charakter hätten", und daher geflissentlich vom B. G. B. gemieden werden. „Vermutlich würden die verbündeten Regierungen an dem bei Erlaß des B. G. B. eingenommenen, damals auch vom Reichstag gebilligten Standpunkt, nach welchem die Regelung der Materie der Landesgesetzgebung zu überlassen sei, festhalten. Die seitdem verflossene Zeit sei zu kurz, um aus den während derselben

---

Artikel 105 E. G. zum B. G. B. erfolgte Gesetzgebung in Württemberg (4. Juni 1903), Weimar, Hessen, Braunschweig, Sachsen-Altenburg, Sachsen-Coburg, Meiningen, Reuß älterer und jüngerer Linie, Lübeck, in „Deutsche Verkehrszeitung", 1903 No. 17 S. 219.

[1] Vergl. Deutsche Verkehrszeitung, 1903 No. 17 S. 220.

gemachten Erfahrungen die Notwendigkeit einer Regelung durch Reichsgesetz zu begründen." Prinzipiell steht also das Reich einer verschärften Haftung für Automobile nicht entgegen, und auch bezüglich der reichsrechtlichen Regelung dieser Frage scheint man jetzt, nachdem man erkannt hat, daß es sich hier nicht nur um ein gewerbemäßiges Betreiben handelt, und daß auch „die mehr lokale Bedeutung" der Automobile gewachsen und gestiegen ist, im Reichsamt des Innern anderer Ansicht zu sein;[1]) aber trotz alledem sind noch verschiedene Gründe vorhanden, die gegen eine Unterstellung der Automobile unter das jetzt bestehende oder ein etwas abgeändertes Reichshaftpflichtgesetz für Eisenbahnen sprechen.

„Es kann zunächst nicht von einem Betrieb von Automobilen schlechtweg geredet werden; man kann wohl eine Eisenbahn betreiben, aber ein Automobil kann man nicht betreiben, das ist nicht nur sprachlich, sondern auch begrifflich ausgeschlossen. Bei der Eisenbahn hat man in dem Begriffe Betrieb, abgesehen von der auf die gewerbliche Ausübung bezogenen Tätigkeit des Unternehmens, einen ganz bestimmt abgegrenzten Komplex von Handlungen, während bei den Automobilen eine bestimmte Umgrenzung des Wortes „Betrieb" fehlt";[2]) es handelt sich hier vielmehr um das „in Verkehr bringen" des durch mechanische Kraft bewegten Fahrzeuges, welches den Grund zur Haftpflicht abgeben soll; die Gefahren entstehen dadurch, „daß dieses Fahrzeug an dem Verkehr der für jedermann offenen Straße teilnimmt".[2]) Es muß daher nach einem Ausdrucke gesucht werden, welcher diese Seite der Sache trifft.

Hieraus folgt natürlich auch, daß der in § 1 des Haftpflichtgesetzes enthaltene Begriff „Betriebsunternehmer", selbst wenn ein solcher überhaupt festgestellt werden könnte, für Automobile zu unbestimmt ist. Francke[3]) will als Betriebsunternehmer den Führer, den Chauffeur haften lassen und schlägt folgende Norm vor: „Wenn bei einer Fahrt mit einem Automobil oder einem Fahrrad[4]) ein Mensch getötet oder

[1] Vergleiche, unten § 24 dieser Arbeit, und „Kölnische Zeitung", 1903 No. 1056, Leitartikel.

[2] Schweiz. Bundesrat-Bericht, S. 17.

[3] Francke, Automobilhaftung in „Das Recht", 1901 S. 530.

[4] Siehe oben, § 3 S. 13.

körperlich verletzt wird, so haftet der Führer für den daraus entstehenden Schaden in gleicher Weise, wie der Unternehmer eines Eisenbahnbetriebes nach dem Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 haftet".[1]) Eine solche Regelung ist aber beinahe ebenso, wie wenn der Lokomotivführer bei Eisenbahnunfällen dem Verletzten gegenüber haften solle. Da bei den Automobilführern eine genaue Kenntnis der technischen Einrichtungen vorausgesetzt wird, so liegt die Leitung eines Automobils meistens in den Händen von Leuten, die aus dem Schlosserstande hervorgegangen und in der Regel wenig begütert, meistens sogar vermögenslos sind. Es darf aber als Betriebsunternehmer nicht der Fahrer gelten und der kapitalfähige Eigentümer des Wagens haftfrei ausgehen, da dann die Ansprüche des Verletzten in der Mehrzahl der Fälle illusorisch sein würden.[2])

Hilse[3]) spricht wiederholentlich davon, daß als Haftschuldner der Automobilbesitzer zu gelten habe. Der Ausdruck Besitzer ist aber mit Beziehung auf die haftpflichtige Person ein zu unbestimmter; Besitzer ist ein dem Sachenrecht angehöriger Begriff, welcher ein reines tatsächliches Gewaltverhältnis zu dem Gegenstand der Herrschaft, der Sache bezeichnen soll; das ist es aber offenbar nicht, was man treffen will, sondern man will eine haftpflichtige Person, die nicht nur in einem tatsächlichen Verhältnis zu der gefährlichen Sache steht, sondern welche diese Sache auch in den Verkehr bringt und zugleich eine gewisse ökonomische Garantie bietet, daß sie die Folgen der Haftpflicht ertragen kann. Hierzu kommt noch die Schwierigkeit, soll nur der unmittelbare oder auch der mittelbare Besitzer als Haftschuldner gelten? und wie sollen die Regreßverhältnisse sein?

Gegen den Antrag Scherrer-Füllemann[4]) läßt sich dasselbe einwenden; hier wird als Haftschuldner der Inhaber eines Automobils vorgeschlagen, zugleich wird aber hinzugefügt, daß als Inhaber diejenige Person nicht gälte, die durch Dienstvertrag für den Betrieb der Motorwagen angestellt ist: die Folge war,

[1] Francke, Automobilhaftung in „Das Recht" 1901, S. 530.
[2] Coermann, Automobilhaftung in „Das Recht" 1902, S. 313.
[3] Hilse, Gutachten a. a. O. S. 53, 54.
[4] Schweiz. Bundesrat-Bericht, S. 13.

daß nach diesem Vorschlag Eigentümer und Inhaber solidarisch haftbar sein sollten. Auch nach dem Vorschlag des Verbandes deutscher Lohnfuhrunternehmer[1]) sollen Benutzer beziehungsweise Fahrer des Fahrzeuges sowie dessen Eigentümer haften.

„Gegen eine solidarische Haftung mehrerer spricht vor allem der Umstand, daß hier leicht ziemlich komplizierte und nicht leicht lösbare Regreßverhältnisse entstehen würden. Soll der Eigentümer Regreß auf den Inhaber haben oder der Inhaber auf den Eigentümer? Soll für den Regreß der Maßstab des Verschuldens des einzelnen gelten oder nicht? Diese Fragen kann man kaum der Gerichtspraxis überlassen, da der Richter ohne gesetzliche Regelung keinen Rechtsgrund hätte, nach welchem er die Regreßverhältnisse entscheiden könnte; die Regreßverhältnisse müßten daher schon im Gesetze selbst geregelt werden. Besser und einfacher wäre es deshalb, wenn man nur eine Person hätte, welche aus dem Gesetze haftpflichtig wird, und die Regreßverhältnisse dem gemeinen Recht überläßt; d. h. wenn man ein Regreßverhältnis zuläßt, soweit der Haftpflichtige das Verschulden eines Dritten nachweist, sofern ihn dieses nicht schon direkt von seiner Haftpflicht befreit.“[2])

Nach Egers[3]) Ansicht will der eben erwähnte Hilsesche Vorschlag auch einen Einzelhaftschuldner, nämlich den Eigentümer haften lassen. Auch nach Ansicht des Verfassers scheint Hilse an den Eigentümer gedacht zu haben, wenn er auch regelmäßig von Besitzer spricht; denn aus seiner Redewendung „wenn der Besitzer das Fahrzeug einem Dritten geliehen oder auch nur so unvorsichtig verwahrt hat, daß ein Dritter es unbefugt benutzen konnte“ geht doch hervor, daß der Dritte auch als recht- oder unrechtmäßiger Besitzer angesehen werden muß; wenn er demgegenüber von „dem Besitzer“ κατ' ἐξοχήν spricht, denkt er mithin an den Eigentümer. — Dieser Vorschlag, den Eigentümer haften zu lassen, steht aber, wie Eger[3]) richtig erwähnt, mit dem Prinzip des Haftpflichtgesetzes in Widerspruch und ist mit den Grundsätzen der Billigkeit nicht in Einklang zu bringen; der Gedanke der Eigentümer-

[1] Vergl. „Deutsche Verkehrs-Zeitung“ 1903, No. 19, S. 218, 220.
[2] Schweiz. Bundesrat-Bericht, S. 13, 14.
[3] Eger, in „Verhandlungen des Juristen-Tages“, III Bd., S. 173.

haftung hat doch auch hinsichtlich des Tierhalters keine Anerkennung gefunden. Unter der in § 1 des Haftpflichtgesetzes als Betriebsunternehmer bezeichneten Person ist nach der herrschenden Theorie und Praxis derjenige zu verstehen, dem ökonomisch der Vorteil des Betriebes zu gute kommt, die Person, die das Interesse an dem Unternehmen hat. Daß der Betriebsunternehmer in allen Fällen aber auch der Eigentümer zu sein braucht, ist nicht erforderlich; vielfach werden Automobile auf kürzere oder längere Zeit verliehen oder vermietet, sei es von dem Fabrikanten direkt, oder einem sonstigen Eigenbesitzer. Der Vermieter wird sich zwar einen Mietzins versprechen lassen, aber das „Aktivwerden" geschieht nicht auf seiner Seite, und den eigentlichen Vorteil durch die Benutzung des Automobils hat nicht er, sondern der Mieter; bei dem Entleihen eines Automobils tritt der Unterschied zwischen Eigentümer und Interessent ganz besonders scharf zu Tage. Daß aber eine Person haftet, die von dem „Inverkehrbringen eines gefährlichen Werkzeuges" keinen direkten Vorteil erlangt, widerspricht, zumal wenn sie selbst nicht einmal das Inverkehrbringen vornimmt, dem Grundsatze des Interesses. Nach dem Egerschen Vorschlag soll vielmehr derjenige als Haftschuldner zu gelten haben, dem ökonomisch der Vorteil des Betriebes zu gute kommt.

Diese Regelung ist vom Schweizerischen Nationalrat am 9. Juni 1903 in Art. 19 bis des revidierten Eisenbahnhaftpflichtgesetzes in dem Automobilhalter beschlossen worden: „Wer ein Automobil hält, hat den Schaden, welcher an Personen oder Sachen entsteht, zu ersetzen, sofern er nicht nachweist, daß der Schaden durch höhere Gewalt, durch Verschulden Dritter, oder durch Verschulden des Beschädigten verursacht ist." Als Dritte im Sinne dieses Artikels sollen Personen, die mit dem Automobilhalter in einem Dienstverhältnis für den Betrieb desselben stehen, oder die das Automobil mit seinem Wissen und Willen benutzt haben, nicht anzusehen sein. Unter Automobilhalter wird aber derjenige zu verstehen sein, der ein Automobil zu längerer oder dauernder Benutzung sich verschafft; daß er dasselbe zu Eigentum erwirbt, ist nicht erforderlich. Automobilhalter ist daher z. B. auch der Sportsmann, der sich ein Automobil zu seinem persönlichen Gebrauch für

eine Rennsaison verschafft, d. h. dasselbe mietet oder entleiht, oder dem dasselbe von einer Fabrik zu Reklamezwecken zur Verfügung gestellt wird. In der Mehrzahl der Fälle wird allerdings derjenige, der sich ein Automobil zu dauernder oder längerer Benutzung anschafft, der Eigentümer desselben sein resp. werden; aber es ist dies eben nur die Mehrzahl der Fälle, und vielleicht wird bei der Vorliebe für den allgemeinen Gebrauch der Automobile diese Mehrzahl noch mehr und mehr zu einer Minderheit schwinden, besonders da der Anschaffungspreis eines Automobils ein nicht unbeträchtlicher ist und bleiben wird. Sind demnach Automobilhalter und Automobileigentümer dieselbe Person, so ist die Regelung eine befriedigende; da dies aber nicht in allen Fällen so sein wird, so kommen wir mit einer Statuierung einer Haftpflicht des Automobilhalters mit dem oben erwähnten Prinzip der Tragfähigkeit, das für den zahlungsfähigen Eigentümer spricht, in Widerspruch; denn der Automobilhalter, der das von ihm benutzte Automobil nicht zu Eigentum besitzt, wird in den meisten Fällen nicht eine ökonomisch allzu gut situierte, oder wenigstens nicht eine unbedingt zahlungssichere Person sein, da er sich die Anschaffung eines Automobils sonst wohl würde gestatten können. Aber nur derjenige, der sich die mit einer nicht unbedeutenden Auslage erkaufte Anschaffung eines Automobils gestatten kann, wird in der Regel auch in der Lage sein, die finanziellen Folgen eines Unfalles zu ertragen.[1]) Der Beschluß des Schweizerischen Nationalrates vom 9. Juni 1903 hat dadurch, daß er als Haftschuldner den Automobilhalter bezeichnete, zu erkennen gegegeben, daß ihm die Hauptsache neben den anderen Prinzipien das Interesse ist, und daß ihm nicht viel darauf ankommt, wenn in einigen Fällen das Prinzip der Tragfähigkeit hierbei zu schlecht wegkommt, und dadurch der ganze Anspruch eines Verletzten oder Beschädigten illusorisch wird.

Die in diesem Paragraph erwähnten Vorschläge sind wegen der nicht völligen Berücksichtigung der Prinzipien des Interesses und der ökonomischen Tragfähigkeit zu einer reichsgesetzlichen Sanktionierung wenig geeignet; der im nächsten Paragraph zu erörternde Vorschlag will das Prinzip der ökonomischen Tragfähigkeit gebührend würdigen.

[1] Vergl. Schweiz. Bundesrat-Bericht, S. 16.

Alle bis jetzt erwähnten Vorschläge helfen aber nicht über die Schwierigkeit, die Person des Täters festzustellen, hinweg; hierüber soll in den §§ 22 und 23 gesprochen werden.

§ 21.

4. Die Automobilversicherung.

Der in diesem Paragraph zu erwähnende Vorschlag ist auf dem Juristentage in Berlin im Jahre 1902 von Prof. Enneccerus und Rechtsanwalt Korn gemacht worden, und ist als eine Ergänzung anzusehen, die sowohl zu dem Vorschlag in § 19 als auch dem Vorschlage in § 20 gemacht werden kann. Dieser Vorschlag will der besonders im vorigen Paragraph vielfach vermißten Anerkennung des Tragfähigkeitsprinzips zum Siege verhelfen. Es war auf dem Juristentag das Hilsesche Wort gefallen, „wenn wirtschaftlich leistungsunfähige Personen ein Automobil in Betrieb setzen, so nutzt eine noch so strenge Haftung dem Geschädigten gar nichts";[1]) es muß also dafür gesorgt werden, daß ein leistungsfähiger Schuldner vorhanden ist. Eine vom Verschuldungsprinzip losgelöste schärfere Haftung nur auf Großbetriebe, in denen Automobile verwandt werden, zu beschränken, würde nicht nur eine Unbilligkeit involvieren, sondern auch die ganze Maßregel mit Rücksicht auf den jetzt noch vorhandenen großen Prozentsatz der Kleinunternehmer illusorisch machen. Mit Recht weist Eger[2]) darauf hin, daß auch die Eisenbahnhaftpflicht sowohl zahlungsfähige Groß- als auch die weniger zahlungsfähigen Kleinunternehmer trifft, und auch die Haftpflicht bei Fabriken ohne Unterschied auf die Größe und den Umfang des Betriebes Platz greift. Zudem kommt ja in Betracht, daß, soweit es sich um Automobilunfälle in gewerblichen, bau-, land-, forstwirtschaftlichen Betrieben handelt, die Entschädigung principaliter, für die hiernach versicherten Personen nach den Unfallversicherungsgesetzen eintritt, mithin ein nicht unwesentlicher Teil der Schadensersatzforderungen auf diesem Wege eine Erledigung findet. Aber auch gegen die Leistungsunfähigkeit Einzelner,[3]) die Automobile nicht in gewerblichem Betriebe, sondern zu rein

[1] Hilse, Verhandlungen des Juristen-Tages, III. Bd., S. 189.
[2] Eger, „ „ „ III. Bd., S. 173.
[3] Vergl. Meili a. a. O., S. 40.

persönlichen, z. B. Sportzwecken, benutzen, und für den Fall, daß durch im Gewerbebetriebe benutzte Automobile nicht hiernach versicherte Personen, sondern außenstehende Personen verletzt werden, muß Abhilfe geschaffen werden, und zwar ist dieserhalb der Weg der Versicherung vorgeschlagen.

I. Korn bemerkt bezüglich der Versicherung, „daß bei Hausbesitzern die Regreßversicherung durchaus üblich, so ausgebildet und so sicher ist, daß man sie als ein zweckmäßiges Mittel um Schäden zu vermeiden, auch bei Automobilen den Haftpflichtigen durchaus empfehlen kann“;[1]) er schlägt also eine freiwillige Versicherung vor. Es ist zwar richtig, „daß Versicherungsgesellschaften nicht ermangeln werden, sich dieses neuen Zweiges der Haftpflichtversicherung zu bemächtigen, und den Haftpflichtigen in die Lage zu versetzen, die üblen Folgen der Haftpflicht durch ein verhältnismäßig geringes Opfer zu paralisieren. In Frankreich gibt es schon eine Reihe von Versicherungsgesellschaften, die gegen Unfälle aus dem Automobilverkehr versichern“.[2]) Es empfiehlt sich auch in Deutschland z. B. die „Frankfurter Transport-, Unfall- und Glas-Versicherungs-Aktiengesellschaft“ zur Übernahme von Versicherungen zu niedrigen Prämiensätzen bei liberalen Bedingungen und höchsten Garantiesummen“ und zwar als Unfallversicherung und Haftpflichtversicherung für Automobilfahrer. — Anheimgestellt werden darf aber den Automobilisten eine Versicherung nicht;[3]) denn dann wird sich häufig ergeben, daß die Versicherung unterblieben oder bei einer wirtschaftlich unsicheren Gesellschaft versichert ist, oder daß infolge einer sich steigernden Summe von auszuzahlenden Haftbeträgen, oder durch spekulative Unternehmungen eine Gesellschaft zahlungsunfähig geworden ist, und dann würde bei Insolvenz des Automobilisten der Beschädigte seinen erlittenen Schaden selbst zu tragen haben. Dies verkennt von Bar,[4]) wenn er sagt: die Automobilisten sollen sich bei privaten und ausreichend fundierten Gesellschaften versichern; wenn sie das nicht tun, werden

---

[1] Korn, in Verhandlungen des Deutschen Juristen-Tages, III. Bd., S. 191.

[2] Schweiz. Bundesrat-Berichte, S. 16.

[3] Enneccerus, in Verhandlungen des Juristen-Tages, III. Bd., S. 194.

[4] von Bar, daselbst, S. 195.

sie selbst in weiterem Umfang für den Schaden haften; er übersieht dabei, daß der Verletzte von dieser „Haftung in weiterem Umfang" nur dann etwas hat, wenn, was klar auf der Hand liegt, der Automobilist ein vermögender Mann ist.

II. Es müsste sich also um eine Zwangsversicherung handeln, die dadurch eingeführt würde, daß die Erlaubnis, ein Automobil zu erwerben, zu haben oder zu halten, nur Demjenigen erteilt wird, der nachweist, daß er bei einer leistungsfähigen Gesellschaft die Zwangsversicherung zu Gunsten derjenigen, die Schaden erleiden könnten, eingegangen ist. Falsch würde es freilich sein, wenn man den Beschädigten auf die Haftpflichtversicherungssumme verweisen wollte, die der Haftpflichtige, der Automobilbesitzer, etwa erhalten kann; es müßte denn sein, daß, wie in dem Gesetze über die Privatversicherungs-Gesellschaften vom 11. Mai 1901, eine Bestimmung getroffen würde, daß die Versicherungsgelder als ein besonderes, nur der beschädigten Person haftendes Objekt gelten; andernfalls ist es ja dem Schadensstifter, der gegen die Folgen seiner Haftpflicht sich zu versichern gezwungen ist, nicht benommen, diese Summe für sich einzuziehen: sie wird dann ein Bestandteil seines Vermögens und der Geschädigte hat möglicherweise bei einer Verschlechterung der finanziellen Lage des Automobilisten das Nachsehen.[1])

Damit aber durch die Zwangsversicherung die Sorgfalt der Automobilisten nicht vermindert werde und so der erzieherische Einfluß einer strengeren Haftung vereitelt würde, soll nach Enneccerus[2]) bestimmt werden, daß die Haftpflicht für den Fall einer erwiesenen Fahrlässigkeit gleichwohl bestehen bleibt, indem der Schuldige der Versicherungsanstalt gegenüber haftbar bleibt. Eine solche Bestimmung würde aber ihren Zweck nicht erreichen; es spricht gegen sie, daß es in den meisten Fällen der Versicherungsgesellschaft, die zudem meist nicht an Ort und Stelle ist, wenn ein Unfall sich ereignet, nicht möglich sein wird, bei den oben erwähnten Schwierigkeiten den Beweis von der Schuld des Fahrers zu erbringen und somit Regreß nehmen

[1] Burchard, Verhandlungen des 26. Deutschen Juristen-Tages, III. Bd., S. 196, 197.

[2] Enneccerus, Verhandlungen des 26. Deutschen Juristen-Tages, III. Bd., S. 194.

zu können. Der Automobilfahrer wird aber verstehen, mit diesen Schwierigkeiten für die Gesellschaft zu rechnen, und nicht mehr, sondern eher weniger sorgfältig in seinem Verhalten sein. In vielen Fällen würde nun die Gesellschaft, ohne den Vorteil des Unternehmens zu haben, die endgültige Trägerin der Haftsummen sein; wäre es ihr im einzelnen Falle aber auch möglich, Regreß zu nehmen und solchen wirklich zu erhalten, so wird dies nur beim Eigentümer so sein können, der allein als Versicherungspflichtiger in Betracht kommt; denn der Automobilhalter wird ihr häufig die Regreßsumme nicht zahlen können, und eine andere Person, die das Automobil nur vorübergehend besitzt, kann ernstlich doch nicht als versicherungspflichtig in Betracht kommen. Gegen den Eigentümer spricht aber auch wieder, daß er ja gar nicht immer derjenige ist, der den Vorteil des Unternehmers hat; mithin ist auch dieser Vorschlag durchaus nicht zu billigen, zumal wenn noch das im folgenden Paragraph zu Sagende in Betracht kommt.

§ 22.

5. Die Automobilgenossenschaft (auf dem Juristen-Tage).

Die bis jetzt erwähnten Vorschläge leiden alle an einem und demselben Mangel. „Bei der Eisenbahn ist es natürlich niemals fraglich, wer der Schuldner ist, gegen den die eisenbahnrechtliche Haftpflicht Platz greift. Beim Automobil ist es aber für den Geschädigten oft schwer, und durch besondere Umstände (z. B. Zeugenmangel, Tötung, Bewußtlosigkeit) kann es dem Verletzten resp. den Hinterbliebenen noch schwerer gemacht werden, den Haftschuldner zu ermitteln. Aber auch die Anwesenheit von Zeugen nützt, wie oben erwähnt, erfahrungsgemäß einem Verletzten nicht viel.“ [1])

Was nützt es da nun dem Beschädigten, daß der Schädiger nach Analogie der Tierhaftung oder des Haftpflichtgesetzes haftet, wenn er nicht bekannt ist? Was nützt es, daß der Schädiger bei einer guten solventen Versicherungsgesellschaft versichert ist, wenn seine Person nicht feststeht? Die Beweisschwierigkeit bezüglich der Feststellung der Person des Fahrers und Eigentümers ist in keinem der bis jetzt erörterten Vorschläge berücksichtigt, geschweige

[1] Pappenheim, Verhandlungen des Juristen-Tages, III. Bd., S. 183.

denn einigermaßen gehoben worden. Hierzu kommt, daß bei Einführung einer schärferen Haftpflicht gerade diese Beweisschwierigkeit noch größer und für Verletzte und Beschädigte noch unangenehmer werden wird; denn „die Schwierigkeit, den Schädiger zu ermitteln, ist um so größer, als die Möglichkeit für ihn zu fliehen, so groß ist, und die Verursachung zur Flucht ist naturgemäß wiederum um so größer, je strenger die Haftung ist".[1]) „Alles das führt nun dahin, daß jeder Ersatz- oder Haftanspruch absolut wertlos ist, wenn man nicht eine Garantie dafür schafft, daß der Ersatzberechtigte einen greifbaren Schuldner hinter sich hat."[2]) Es muß daher ein Haftschuldner geschaffen werden, an den der Verletzte sich halten kann, auch ohne daß er den Verursacher des Unfalles oder die Person, die für den Verursacher einzustehen hat, namhaft zu machen, geschweige denn ein Verschulden dieser Person nachzuweisen verpflichtet ist.

Als ein solcher vom Gesetzgeber zu schaffender Haftschuldner soll nach dem auf dem Juristentage im Jahre 1902 in Berlin mit 29 gegen 12 Stimmen gefaßten Beschlusse[3]) eine nach dem Vorbilde der deutschen Unfallversicherung zu bildende Automobilgenossenschaft gelten. Eine solche Genossenschaft wird dem Geschädigten eine solche Sicherung bieten, daß eine staatliche Garantie für die Solvenz dieser Genossenschaft für unnötig gehalten werden kann. — Wie sich jedoch im einzelnen eine solche Automobilgenossenschaft gestalten sollte, darüber war man sich auf dem Juristentag wenig einig. Verschiedene einzelne Fragen sind gestreift worden, so z. B. die Frage, ob die Genossenschaft auch für Schäden, die durch führerlose Automobile angerichtet seien, haften müßte, ferner die Frage, wie es bezüglich vermieteter, entliehener oder gestohlener Automobile zu handhaben sei, überhaupt, wie solche Automobilschäden behandelt werden sollten, die durch Fahrzeuge hervorgerufen seien, deren Eigentümer, Fahrer usw. nicht Mitglied der Genossenschaft seien. Pappenheim[4]) spricht sich dahin aus, daß auch in solchen Fällen die Genossenschaft haftbar

[1] Pappenheim, Verhandlungen des Juristen-Tages, III. Bd., S. 183.
[2] Eger, daselbst, S. 184.
[3] Vergl. daselbst S. 207.
[4] Pappenheim, Verhandlungen des Juristen-Tages, III. Bd., S. 184.

gemacht werden müsse, ohne jedoch nachzuweisen, wie dies des näheren durchführbar sei. Hilse[1]) ist sich ebenfalls nicht klar darüber, wie ausländische Automobile in Deutschland zu behandeln seien, und ob hier etwa die Bestellung einer Sicherheit am Platze sei. Ferner ist die Frage nicht genügend geklärt worden, ob es in diesem Falle bezüglich des Schadensverursachers bei den allgemeinen Vorschriften des Verschuldungsprinzips bleiben solle, oder ob auch hier bei dem Verursacher die verschärfte Haftung eintreten solle,[2]) sodaß der Verletzte also ein Wahlrecht hätte, sich an den Schadensverursacher oder an die Automobilgenossenschaft zu wenden. Über die Regreßverhältnisse, die für den Fall, daß der Verletzte ein Wahlrecht hätte, doch hätten erwähnt und klargelegt werden müssen, ist nicht gesprochen, oder doch wenigstens keine Einigung erzielt worden. Wie soll es stehen, wenn der Verletzte von dem Schadensurheber eine Haftsumme erhalten hat, soll sich letzterer dann in jedem Fall um Regreß an die Genossenschaft halten dürfen? oder wenn die Genossenschaft gezahlt hat, soll sich diese dann stets oder nur für den Fall eines Verschuldens auf seiten des Schadensstifters an diesen halten dürfen? Soll der Schadensurheber gegen die Genossenschaft oder umgekehrt diese gegen jenen Regreß haben, mit anderen Worten, soll die Genossenschaft nur ein zu Gunsten des Verletzten geschaffener Schuldner sein, oder aber auch im inneren Verhältnis zwischen Schadensurheber und Genossenschaft als endgültig „allein verpflichtet" (vergl. § 840 B. G. B.) gelten? Ebenfalls war man sich auch nicht vollständig klar darüber, welche Tatsachen einen Anspruch gegen die Genossenschaft ausschließen sollten, ob außer der höheren Gewalt ein jedes Verschulden des Verletzten oder nur bestimmt graduiertes Verschulden des Verletzten.

„Die ganze Frage der Automobilgenossenschaft war für den Juristentag nicht gehörig vorbereitet und ist auf demselben nicht gehörig geklärt worden."[3]) So kam es denn auch, daß bei der Abstimmung die zu beschließenden Anträge nicht einheitlich aufgefaßt wurden und hierüber Meinungsverschiedenheiten entstanden, die aber von Gierke beigelegt wurden;

[1] Hilse, Verhandlungen des Juristen-Tages, III. Bd., S. 189.
[2] Hierfür sprechen sich insbesondere Eger S. 207 und Hilse aus.
[3] v. Bar, Verhandlungen des Juristen-Tages, III. Bd., S. 194.

es fielen hier[1]) die Schlagworte: 1. Prinzip der verschärften Einzelhaftung; 2. Einführung einer streng genossenschaftlichen Haftung, a) unter Beibehaltung der bisherigen beschränkten Haftung des einzelnen, b) mit verschärfter Einzelhaftung; — die Regreßverhältnisse blieben vollständig unerörtert. „Die innere Gestaltung der Genossenschaft ist eine unerledigte Frage geblieben, das äußerste, was man hat tun können, ist gewesen, daß man den allgemeinen Grundsatz einer verschärften Haftung ausgesprochen hat: ein dahingehender Beschluß hat einen Kern und einen Inhalt, mit dem man zufrieden sein kann."[2]) Vom Juristentag ist also nur die Richtung angegeben worden, in der eine verschärfte Haftung statuiert werden soll; auf die Einzelheiten der genossenschaftlichen Haftung, wie sie sich der Verfasser denkt, soll im folgenden Abschnitt des näheren eingegangen werden.

II. ABSCHNITT.

Die Ansicht des Verfassers.

§ 23.

Die Automobilgenossenschaft.

I. Zwischen einer Automobilgenossenschaft, wie sie schon auf dem Juristentag vorgeschlagen ist und wonach also sämtliche Automobileigentümer kraft Gesetzes Mitglieder einer durch ihre Gesamtheit zu bildenden Genossenschaft sind, und den sonst üblichen Genossenschaften, besteht freilich ein nicht zu verkennender großer Unterschied. Die Mitglieder der sonst üblichen Genossenschaften sind Angehörige bestimmter einzelner Gewerbe; in einer Automobilgenossenschaft würden hingegen Personen zu einer Gesamtheit vereinigt werden, die Automobile teils zu Sportzwecken, teils für den gewerblichen Personen- und Frachtverkehr verwenden, sowie Personen, die Automobile als Beförderungsmittel für Personen und Güter der Schnelligkeit und Bequemlichkeit halber im Privatverkehr benutzen. Von einer bestimmten Berufsgenossenschaft kann daher nicht die Rede sein, da durch die bloße Benutzung eines Automobils eine Person sich nicht einem neuen Beruf, „Automobilist zu sein", widmet; es muß daher der Ausdruck Auto-

[1] Gierke, daselbst, S. 200 u. 205.

[2] Keyßner, Verhandlungen des Juristen-Tages, III. Bd., S. 202.

mobilberufsgenossenschaft vermieden und ersetzt werden durch Wendungen wie Automobilzwangsgenossenschaft oder Automobilgenossenschaft. Daß aber von der Bildung einer Automobilgenossenschaft schon aus dem Grunde Abstand genommen werden müßte, weil es sich nicht um die Zusammenfassung bestimmter einzelner Berufe handeln kann, ist nicht einzusehen; jedenfalls kann, wenn bis jetzt in dieser Weise noch keine genossenschaftliche Regelung erfolgt ist, dies kein ausreichender Grund dagegen sein, daß mit den Automobilen der Anfang gemacht werde. Es treffen bei den verschiedenen Arten der Verwendung von Automobilen die gleichen Gründe für eine verschärfte Haftung zu, und wenn eine solche, wie nach Ansicht des Verfassers, in einer zweckentsprechenden Weise nur durch eine Zusammenfassung aller derer, die Eigentümer eines Automobils sind, zu einer haftschuldnerischen Genossenschaft sich erreichen läßt, so spricht kein Grund dafür, aus etwaigen anderen in Bezug auf eine Berufsgenossenschaft gemachten Bedenken hiervon Abstand zu nehmen.

1. Der Grund, den Korn[1]) gegen eine Automobilgenossenschaft ins Feld führt, daß nämlich die Angehörigen einer Berufsgenossenschaft nicht so leicht wechseln wie die Eigentümer von Automobilen, und daß daher nicht festgestellt werden kann, wer zu einer Zwangsgenossenschaft gehört, ist nicht stichhaltig. Schon jetzt ist z. B. nach § 20 der Berliner Verordnung der Eigentümer eines mit einer Erkennungsnummer versehenen Kraftwagens, sobald er den Wagen veräußert oder seinen Wohnort verändert, verpflichtet, der Polizeibehörde, welche die Nummer erteilt hat, Anzeige zu machen. Warum soll da nicht auch bestimmt werden können, daß der Eigentümer, sobald er einmal Mitglied der Genossenschaft ist, auch so lange weiter fort also solches (z. B. bezüglich seiner Beitragspflichten) gilt, bis ein neuer Eigentümer angemeldet ist? (Vergl. hierzu § 60 des G. U. V. G.)

2. Der Grund, den von Bar[2]) gegen eine Automobilgenossenschaft anführt, „daß es sich bei den sonst üblichen Genossenschaften um Vorrichtungen und Maschinen handelt, die im ganzen auf dieselbe Weise in Bewegung gesetzt werden,

[1] Korn, in den Verhandlungen des 26. Juristen-Tages, III. Bd., S. 119.
[2] v. Bar, daselbst, S. 194, 196.

während dies bei dem Automobil nicht der Fall sei," trifft meines Erachtens auch nicht zu; denn warum es sich nur bei dem Automobil um ein Werkzeug handeln soll, das in der Hand verschiedener Personen äußerst verschiedene Gefahren entwickeln kann, ist nicht einzusehen; daß bei den versicherungspflichtigen Gewerben nicht infolge der Behandlung durch verschieden vorsichtig veranlagte Personen verschiedene Gefahren entstehen können, und daß „es z. B. nicht leicht sei, eine stehende Dampfmaschine so zu überhitzen, daß sie plötzlich gefährlich werde", vermag der Verfasser nicht einzusehen. Es muß daher auf das entschiedenste bestritten werden, „daß es nur bei den Automobilen eine Kleinigkeit sei, sie in eine Bewegung zu setzen, die gefährlich ist", und es liegt daher kein Grund vor, zwischen den in den unfallversicherungspflichtigen Betrieben verwandten Gegenständen und den Automobilen hinsichtlich ihrer Gefährlichkeit einen so wesentlichen Unterschied zu machen, daß es als unangebracht erscheinen würde, auf Automobile eine genossenschaftliche Haftung stattfinden zu lassen.

Eine einfache Angliederung der Automobilgenossenschaft an die „Deutsche Fuhrwerksberufsgenossenschaft" [1]) geht nicht an, da diese nach § 1 No. 4 des G. U. V. G. nur für den gewerbsmäßigen Betrieb eingerichtet ist; ebenso ist auch eine Anschließung an den „Deutschen Radfahrerbund", der allen seinen Mitgliedern die Vorteile der Haftpflichtversicherung zuteil werden läßt, selbst wenn es sich hier um eine reine genossenschaftliche Gestaltung handeln würde, nicht zu empfehlen, da, wie oben erwähnt, Fahrräder und Automobile nicht miteinander bezüglich ihrer rechtlichen Behandlung vermengt werden dürfen, und da ferner die Aufwendungen für Fahrrad- und Automobilunfälle ganz verschieden sind und die Automobilunfälle in der Mehrzahl auf Kosten der, wenn auch niedrigere Beiträge zahlenden Fahrradseigentümer gedeckt werden würden.

Es muß daher eine eigene selbständige Automobilgenossenschaft gebildet werden; über die Einzelheiten ihrer Gestaltung und ihrer Haftung ist jetzt des näheren zu sprechen.

II. Die Hauptaufgabe einer zweckmäßigen Gestaltung der Automobilgenossenschaft ist die „bei allen inner-

[1] Wie Brandis a. a. O. vorschlägt.

halb des Deutschen Reiches sich ereignenden Unfällen die Haftung der Genossenschaft grundsätzlich eintreten zu lassen".

1. Um eine Automobilgenossenschaft nicht zu überlasten und um eine Garantie für ihre Tragfähigkeit zu haben, wird es sich empfehlen, eine große Genossenschaft für das ganze Reich mit verschiedenen Sektionen, oder aber mehrere möglichst große Genossenschaften zu bilden, deren Bezirke aber wohl nicht kleiner als die der 31 in Deutschland bestehenden Invaliditäts- und Altersversicherungsanstalten sein dürften; für die Errichtung und den Umfang der Genossenschaft und ihrer Sektionen oder der mehreren Genossenschaften können ja die für die Unfallversicherung maßgebend gewesenen Grundsätze verwandt werden, wonach ein großer Teil der zu regelnden Bestimmungen den Landesregierungen zu überlassen ist, die den Verkehr in den einzelnen Gegenden ihres Landes und die durch die Örtlichkeit mitbedungene Gefährlichkeit am besten kennen.[1]) (Vergl. auch § 65 des I. V. G.)

2. Ein jeder, der ein Automobil zu Eigentum besitzt, muß sodann zum Zweck der ersten Errichtung der Genossenschaft dem Vorstande der Sektion, in der er seinen Wohnsitz hat, hiervon Mitteilung machen; ebenso muß dann auch beim Wechsel in der Person des Eigentümers der bisherige Eigentümer verpflichtet sein, innerhalb einer gewissen Frist dem Genossenschaftsvorstand zur Berichtigung der Mitgliederliste Mitteilung zu machen, widrigenfalls die auf die Genossenschaftsmitglieder umzulegenden Beiträge von dem in der Mitgliederliste eingetragenen bisherigen Automobileigentümer noch forterhoben werden, ohne daß dadurch der neue Eigentümer, der mit der bloßen Thatsache seines Eigentumserwerbs Mitglied wird, von der ihm gesetzlich obliegenden Haftung für die Beiträge entbunden ist. Wenn natürlich eine Person, die in dem Gebiete einer anderen Genossenschaft oder einer anderen genossenschaftlichen Sektion wohnt, ein Automobil erwirbt, so erfolgt bei rechtzeitiger Anmeldung die Löschung in dem einen und die Eintragung in dem anderen Mitgliederverzeichnis der Genossenschaft. Zwei Gruppen von Personen könnten bei Durchführung

[1] Von dem reichsrechtlich allgemein einzuführenden System der amtlichen Erkennungszeichen soll hier nicht mehr besonders gesprochen werden, vergl. oben § 17.

dieses Vorschlages Schwierigkeiten hinsichtlich ihrer Behandlung bieten; zunächst denke ich an die Fabrikanten von Automobilen und sodann an ausländische Eigentümer von Automobilen, die mit denselben in das Gebiet des Deutschen Reiches hineinfahren wollen. Die ersteren müssen hinsichtlich ihrer Beitragspflicht und damit auch von der gesetzlichen Mitgliedschaft in einer Genossenschaft frei sein, so lange das Automobil noch nicht in den Verkehr der öffentlichen Straßen gebracht ist; die Mitgliedschaft und die Beitragspflicht muß erst von dem Augenblick an beginnen, wo die dasselbe angefertigt habende Fabrik es, mit einer Erkennungsnummer versehen, in den Verkehr der öffentlichen Straßen bringt, oder irgendwie veräußert. Die Notwendigkeit, solche noch im Eigentum der Fabrik stehenden Automobile auch hinsichtlich der Automobilpolizeiverordnungen einer Ausnahmeregelung zu unterstellen, erkannte auch die sächsische Zusatzverordnung vom 12. Juni 1901 in ihrer Nummer 1 an. Um sodann eine deutsche Automobilgenossenschaft, die für alle im Deutschen Reiche vorfallenden Unfälle aufzukommen haben würde, nicht allzusehr durch Auszahlungen von Haftsummen für Unfälle, die durch ausländische Automobile hervorgerufen sind, zu belasten, muß bestimmt werden, daß auch ausländische Automobilisten, sobald sie das Gebiet des Deutschen Reiches befahren wollen, verpflichtet seien, einen einmaligen Jahresbeitrag zu erlegen und dadurch Mitglied der Genossenschaft für mindestens ein Jahr zu werden (vergl. den Gedanken in § 33 des G. U. V. G.). Ohne weitere Schwierigkeiten und am einfachsten geschähe dies dadurch, daß das ausländische Automobil an der Grenz- oder Zollstation des Reiches ein es als ausländisches Automobil bezeichnendes Kennzeichen erhält [1]) und gleichzeitig dem dortigen Zoll- oder Steueramt oder der dortigen Polizeibehörde den für die Automobilgenossenschaftskasse des Bezirkes, wo es die Grenzen des Deutschen Reiches zuerst überschreitet, bestimmten einjährigen Mitgliedsbeitrag einzahlt; außerordentlich vorteilhaft wegen etwaiger Regreßrechte würde es sein, wenn dieses ausländische Kennzeichen auch die Genossenschaft andeuten

[1] Vergl. denselben Gedanken des österr. Statthalters Graf Kielmansegg, S. 1322 des stenographischen Protokolls des niederösterr. Landtages vom 13. November 1903 zu dem Gesetzentwurf, betr. den Schutz der Bevölkerung gegen die Gefahren des Automobilverkehrs.

würde, für welche der Jahresbeitrag bezahlt worden ist. Ohne die Zahlung des Beitrages darf es keinem Automobil gestattet sein, das Gebiet des Deutschen Reiches zu befahren. Die nach dem oben geschilderten Vorschlag erlangte Mitgliedschaft muß natürlich für das ganze Jahr gelten, in dessen Verlauf sie erworben ist, und muß dann auch nicht nur zur Fahrt in dem Bezirke oder in der Sektion der Genossenschaft, bei welcher der Eigentümer des Fahrzeuges Mitglied ist, sondern auch in den Bezirken anderer Genossenschaften oder in dem Gebiete anderer Sektionen der Genossenschaft berechtigen.

Nach dem hier gemachten Vorschlag soll kraft Gesetzes Mitglied der Genossenschaft der Automobileigentümer, nicht etwa ein Halter, Besitzer oder Fahrer sein; die praktische Durchführung bei dieser zweiten Möglichkeit der Gestaltung würde zu schwierig sein. Für den Eigentümer spricht insbesondere auch der Umstand, daß er vermöge des in seinem Automobil enthaltenen Vermögens stets in der Lage sein wird, die von ihm geforderten Beiträge zu zahlen, und daß ihm auch die Möglichkeit gegeben ist, wenn er sein Automobil vermietet usw., sich einen höheren Mietzins, der zugleich die Beitragssumme mitumfaßt, zahlen zu lassen.

3. Daß diese ganze hier vorgeschlagene, durch Reichsgesetz zu sanktionierende Regelung auch ohne allzu viele Schwierigkeiten sich erreichen läßt, geht daraus hervor, daß auch z. B. die §§ 9, 10, 20 der Berliner Automobilverordnung durchführbar waren. So gut, wie danach der Eigentümer, der mit seinem Automobil auf öffentlichen Straßen fahren will, genötigt werden kann, der Ortspolizeibehörde seines Wohnsitzes einen Antrag auf Zuteilung einer Erkennungsnummer einzureichen und vor Erledigung dieses Antrags sein Automobil nicht benutzen darf, wie er genötigt werden kann, einen etwaigen Eigentumsübergang des Automobils anzuzeigen, so gut können auch die hier vorgeschlagenen Maßregeln durchgeführt werden. Schwierigkeiten könnte hier nur die Frage machen, von welchem Zeitpunkt an die durch die Mitgliedschaft in einer Genossenschaft bedingte Genehmigung zur Benutzung eines Automobils eintreten solle, insbesondere ob hier wirklich die ausdrückliche Genehmigung abgewartet werden solle; in letzterem Falle müßte dann für ausländische Automobile jedenfalls eine besondere

Regelung statuiert werden. Am besten wäre es aber nach Ansicht des Verfassers, diesen Punkt für in- und ausländische Automobile einheitlich zu gestalten und zwar dahingehend, daß mit Einzahlung des Jahresbeitrages für die zugehörige Zwangsgenossenschaft an die Polizei- oder eine sonstige Behörde auch schon die, in gewissen Fällen widerrufliche Genehmigung zur Benutzung des Automobils gegeben sei; naturgemäß muß der Fahrer einen von einer solchen Behörde ausgestellten Legitimationsschein stets bei sich tragen.

4. Bezüglich der Höhe der Beitragspflichten der einzelnen Automobileigentümer ist natürlich auf Grund des vorhandenen statistischen Materials zu verfahren; hierbei kann sich ergeben, daß infolge der durch Umfang und Schwere der einzelnen Automobile hervorgerufenen verschiedenen Gefahren motorischen Zwei- und Dreirädern angemessenerweise weniger hohe Beitragspflichten aufzuerlegen sind, als anderen Motorwagen; daß vielleicht schwere Lastwagen wegen ihrer geringeren Schnelligkeit ebenfalls niedrigere Beitragssummen zu zahlen haben, als gewöhnliche Vergnügungsautomobile, während hingegen bei schweren Automobilwagen, die nur zu sportlichen Zwecken dienen, auch hier wiederum die Art der Verwendung als Maßstab für die zu bildenden Gefahrenklassen zu gelten hat: „es ist ganz genau derselbe Gedanke, zufolge dessen auch in der Berufsgenossenschaft verschiedene Gefahrenklassen eine angemessene Berücksichtigung finden".[1]) Innerhalb der Genossenschaft ist daher ein Ausgleich dahingehend zu finden, daß für die hinsichtlich ihrer Gefährlichkeit verschiedenen Arten von Automobilen und für die einzelnen verschiedenen Verwendungsarten und innerhalb derselben vielleicht noch mit Abstufungen nach Größe und Schwere verschiedene Beitragspflichten bestimmt werden.

5. Wenn hierdurch oder auf einem ähnlichen Wege nun erreicht wird, daß ein jedes Automobil, das im Gebiete des Deutschen Reiches fährt, der Automobilgenossenschaft angehört, so kommt in zweiter Linie in Frage, wofür im einzelnen Falle die Zwangsgenossenschaft zu haften hat. Um einerseits aber nicht nur, wie Francke dies tut, „bei der Fahrt" Unheil stiftende Automobile, sondern um auch nicht

[1] Burchard, in Verhandl. des 26. Juristen-Tages III. Bd. S. 196.

in Bewegung befindliche Automobile zu treffen, wird am besten zu definieren sein: „Wird durch ein Automobil ein Mensch getötet oder körperlich verletzt oder eine Sache zerstört oder beschädigt, so haftet für den daraus entstehenden Schaden die Automobilgenossenschaft, in deren Bezirk sich der Unfall ereignet hat . . .“ Die Haftung soll also nach den oben ausgeführten Erörterungen nicht nur für Personal-, sondern auch für Sachschäden eintreten; es ist jedoch selbstverständlich, daß zugleich mit dieser Forderung auch die Forderung ausgesprochen wird, in anderen Fällen, so z. B. in dem Reichshaftpflichtgesetz, dieselbe Haftpflicht für Personen- und Sachschäden auszusprechen, da eine schlechtere Behandlung der Automobile gegenüber den motorischen Straßenbahnen, für welch letztere in Preußen z. B. das Gesetz vom 3. November 1838 keine Anwendung findet, nicht gerechtfertigt ist.

6. Die Haftung soll nun eintreten nach einem geographischen Prinzip. Für alle Unfälle, die im Gebiete der Automobilgenossenschaft A eintreten, haftet die Genossenschaft A, sei es daß das Unheil stiftende Automobil der Genossenschaft A angehört, sei es daß es ihr nicht angehört, sondern etwa einer anderen Genossenschaft oder zufälligerweise gar keiner deutschen Automobilgenossenschaft. Für den Verletzten oder Beschädigten ist diese Art der Haftung eine große Erleichterung; er braucht nur nachzuweisen, daß durch ein Automobil ihm ein Schaden verursacht worden ist und daß der rechtsverletzende Vorfall sich im Bezirke der zu verklagenden Automobilgenossenschaft abgespielt hat. Damit der Automobilfahrer durch eine derartige Regelung nicht sorgloser wird im Hinblick darauf, daß einem Verletzten die Genossenschaft als Haftschuldner gegenübersteht, sind besondere Bestimmungen nötig, die unten des näheren erörtert werden sollen.

7. Eine Haftung des Fahrers als Geschäftsherrn aus §§ 823, 831 B. G. B. bleibt hierneben bestehen; aber der Schadensstifter soll nicht über die Bestimmungen des B. G. B. hinaus zum Schadensersatz verpflichtet sein[1]) und nicht für eine vom Culpaprinzip losgelöste Haftung dem Ver-

[1] **Eine so scharfe Haftung des Einzelnen, wie sie in § 20 vorgeschlagen ist, wird hierdurch also abgelehnt.**

letzten oder Beschädigten gegenüber eintreten, sodaß sich also der Verletzte nach Wahl an den Urheber des Schadens resp. denjenigen, der den Schaden zu vertreten hat (§ 831), nach Lieferung eines Schuldbeweises, oder an die Genossenschaft auch ohne solchen Beweis, halten kann. Sollte auch hinsichtlich des Schadensurhebers eine Causalhaftung statuiert werden, so würde in manchen Fällen der Verletzte sich zunächst an den einzelnen Schadensstifter um hohe Summen wenden und hier nichts erhalten, und dann erst nach verlorener Zeit, Mühe und verlorenem Geld sich an die zahlungsfähigere Genossenschaft halten. Es erscheint dem Verfasser daher angebracht, nach außen hin, d. h. dem Verletzten gegenüber, in der scharfen Form der Erfolgshaftung nur eine tragfähige Person haften zu lassen: die Automobilgenossenschaft.

8. Was nun die von Unfällen betroffenen Personen angeht, so sind zwei Kategorien zu unterscheiden, einmal die Straßenpassanten, das andere Mal die Insassen des Automobils; beiden kann ein Anspruch aus der Haftpflicht der Automobilgenossenschaft erwachsen, ohne daß es erforderlich ist, irgend einen Unterschied zu machen.[1]) Selbstverständlich ist ja, daß der Insasse des Automobils A, der durch das Automobil B verletzt wird, einen Anspruch gegen die Genossenschaft haben würde; es kommt hier also nur der Insasse in Betracht, der in seinem eigenen, dem schadenstiftenden Automobil, verletzt wird und einen Anspruch erheben will. Es erscheint aber durchaus unzweckmäßig, dem in oder auf seinem Automobil Verletzten einen Anspruch gegen die Genossenschaft grundsätzlich zu versagen; zudem müßte hier auf jeden Fall ein als recht unbillig erscheinender Unterschied zwischen Eigentümer und Fahrer einerseits und sonstigen Insassen anderseits gemacht werden. Grundsätzlich muß daher auch dieser Kategorie von Verletzten ein Haftanspruch gegen die Genossenschaft zugebilligt werden, nur sei hier schon erwähnt, daß diese in manchen, unten zu besprechenden Fällen in demselben Prozeß einen Haftausschließungsgrund vorbringen oder mit einem Regreßanspruch aufrechnen kann.

[1] Vergl. Schweiz. Bundesrats-Bericht S. 15.

III. Was nun die Gründe angeht, die einen Anspruch gegen die Automobilgenossenschaft ausschließen sollen, so ist etwa folgendes zu bestimmen: „Jeder Anspruch gegen die Automobilgenossenschaft ist ausgeschlossen,

1. wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht ist;
2. wenn der Getötete, Verletzte oder Beschädigte den Automobilunfall sich bei der Begehung eines durch strafgerichtliches Urteil festgestellten Verbrechens oder vorsätzlichen Vergehens zugezogen hat;
3. wenn der Getötete, Verletzte oder Beschädigte den Unfall durch sein Verschulden verursacht hat, jedoch nur nach Maßgabe des § 254 des bürgerlichen Gesetzbuches."

Für das Vorliegen dieser Voraussetzungen ist natürlich die Automobilgenossenschaft beweispflichtig.

1. Daß durch die Einschränkung der höheren Gewalt allzu viele Haftansprüche abgewiesen werden müßten und der Verletzte dann leer ausgehen würde, ist nach den bei der Eisenbahn gemachten Erfahrungen nicht anzunehmen. Es wird sich hier bei der höheren Gewalt um solche von außen her, d. h. nicht durch das bloße „Inbewegungsetzen des Automobils" einwirkende, unabwendbare Ereignisse handeln, die auch durch die äußerste nach den gegebenen Umständen gebotene Umsicht, und durch alle vernünftigerweise dem Automobilfahrer zuzumutenden Vorkehrungen nicht abzuwehren, noch in ihren Folgen unschädlich zu machen sind; vor allen zählen hierzu Naturereignisse, wie Blitz, Wolkenbruch, Erdbeben; man denke nur, daß der Blitz in ein Automobil einschlägt, die in demselben befindlichen Füllstoffe zum Explodieren bringt, und alles in Brand gerät. Anderseits sind Vorkommnisse, die mit dem Inverkehrbringen von Automobilen zufolge der diesen Fahrzeugen eigentümlichen Gefahren gewöhnlich verbunden sind, als in dem Automobilbetrieb regelmäßig oder doch mit einer gewissen Häufigkeit wiederkehrend, zu dem sog. inneren Zufall zu rechnen; sie schließen daher eine Haftpflicht der Genossenschaft nicht aus.

2. Da nun noch der Fall eintreten kann, daß eine Person bei der Begehung eines strafrechtlich verfolgbaren Verbrechens oder Vergehens sich mit dem Automobil in Berührung bringt nud hierbei zufällig, also ohne daß ihr irgend eine Unvorsichtigkeit in Bezug auf die Handhabung des Automobils zur Last fällt, verletzt oder beschädigt wird, so ist hierauf besonders Rücksicht zu nehmen. Es wäre in einem solchen Falle unbillig, wenn die Automobilgenossenschaft, ohne ein Regreßrecht zu haben, hier endgültig haften solle dem unredlich Handelnden gegenüber; für die Schäden, die andere Personen hierbei erleiden, z. B. Straßenpassanten, die nicht an der unredlichen Handlung beteiligt sind, muß die Genossenschaft natürlich einstehen. Bei diesen unredlichen Handlungen mag vor allen an einen Automobildiebstahl, einen Menschenraub per Automobil, einen auf einem Automobil ausgeführten Schmuggel gedacht werden. Der schweizerische Entwurf des Bundesrates zu einem Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom 1. März 1901 will die Haftpflicht nur ausschließen, wenn der Getötete oder Verletzte durch eine verbrecherische oder unredliche Handlung mit der Transportanstalt sich in Berührung gebracht hat, während der nationalrätliche Entwurf vom 9. Juni 1903 sich schon mit einer strafrechtlich verfolgbaren Handlung begnügt (Art. 5); außerdem schließt nach den schweizerischen Entwürfen (Art. 1) auch ein Verschulden eines Dritten einen Anspruch aus. Diese schweizerische Regelung mit dem dehnbaren Begriff der „unredlichen Handlungsweise“ und der fahrlässigen Polizeiverordnungsübertretung als einer „strafrechtlich verfolgbaren Handlung“ ist für unsere deutschen Anschauungen zu engherzig. Immerhin ist aber der Gedanke unserer Gesetzgebung nicht fremd geblieben; es braucht nur an § 8 Abs. 2 Satz 2 des G. U. V. G. erinnert zu werden. Bei der Eisenbahn wird nun, wenn jemand eine Lokomotive stiehlt und mit derselben in die Welt hineinfährt und Schaden entsteht, die Voraussetzung des „Betriebes einer Eisenbahn“ fehlen und demnach die Haftpflicht ausgeschlossen sein. Bei unserer Formulierung, „wird durch ein Automobil ein Mensch getötet oder körperlich verletzt“, würde eine Anspruchsvoraussetzung nicht ermangeln, und die Genossenschaft doch haftpflichtig sein müssen. Es scheint daher angebracht, zwischen dem Standpunkt des schweizerischen

Entwurfes und unserem Eisenbahnhaftpflichtgesetz einen Mittelweg einzuschlagen, und zwar den Weg, den schon die Unfallversicherung eingeschlagen hat, und zwar in einer schärferen Fassung, sodaß also ein Anspruch ausgeschlossen ist, wenn der Getötete, Verletzte oder Beschädigte sich den Automobilunfall bei Begehung eines durch strafgerichtliches Urteil festgestellten Verbrechens oder vorsätzlichen Vergehens zugezogen hat.

3. Was sodann das einen Anspruch gegen die Genossenschaft ausschließende Verschulden des Verletzten anbelangt, so hat hier Burchard auf dem Juristentage vorgeschlagen, „daß der Anspruch nur dann ausgeschlossen sein sollte, wenn der Verletzte vorsätzlich oder grobfahrlässig den Schaden herbeigeführt habe". Dieser Vorschlag wird in Anlehnung resp. in Verengerung des in § 8 Abs. 2 Satz 1 des G. U. V. G. enthaltenen, einem Verletzten so außerordentlich günstigen und wohlwollenden Gedankens gemacht sein, wonach noch nicht einmal grobe Fahrlässigkeit, sondern nur Vorsatz bei der Herbeiführung des Unfalles den Anspruch auf eine Rente ausschließt, ein Gedanke, der für den Verletzten weit günstiger ist als der Standpunkt des Haftpflichtgesetzes, in welchem schon durch ein jedes Verschulden des Verletzten der Haftanspruch ausgeschlossen werden kann. Burchard kommt nun „im Hinblick auf den starken Radfahrverkehr, wo schon häufig genug nicht rechtzeitig Signale gegeben werden, insbesondere bei Einbiegen in andere Straßen, und die Gefährdung schon so groß ist, daß der Gefährdete überhaupt nicht aus dem Wege gehen kann, und vielfach gar keine Möglichkeit vorhanden ist, im Augenblick einen klaren Entschluß zu fassen, — und sodann im Hinblick auf die praktische Handhabung dieser Frage im Seerecht zu dem Ergebnis, daß ein objektiv unrichtiges Handeln in vielen Fällen dem Handelnden doch nicht als ein solches Verschulden angerechnet werden dürfe, daß es seinen Haftanspruch ausschlösse, es müsse also immer Vorsatz oder zum mindesten grobe Fahrlässigkeit vorliegen; und wenn jemand, obwohl er wahrnimmt, daß ein Automobil kommt, im letzten Augenblicke über die Straße läuft, so würde er sich einer von ihm selbst grobfahrlässig herbeigeführten Gefahr aussetzen; denn sobald der Automobilverkehr auf der Straße erlaubt ist, müsse sich das Straßenpublikum auch darnach einrichten und

das gewöhnliche Maß von Sorgfalt anwenden".[1]) Gerade dieser letzte Satz, sowie die Wendung „die praktische Handhabung dieser Frage", haben aber den Verfasser dazu bestimmt, sich gegen eine solche Formulierung dieses Haftausschließungsgrundes zu erklären; das Publikum soll, wie Rümelin richtig erwähnt, erzogen werden, der Straßenverkehr wird immer gefahrenreicher und die Ansprüche, die bei solchem Verkehr erforderlich, und nicht nur üblich sind, nehmen von Tag zu Tag zu. Sollte nur Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit einen Anspruch ausschließen, so würden die Straßenpassanten hierdurch zu sorglos und unachtsam gemacht, was entschieden vermieden werden muß. Zudem wird aber auch in Praxi jedes deutsche Gericht, wenn es ein Verschulden des Beschädigten in Betracht ziehen soll, — von einem konkurrierenden Verschulden kann man ja nicht reden, da auf seiten der haftpflichtigen Genossenschaft kein Verschulden vorzuliegen braucht, — auch den Grad und die Art und Weise des Verschuldens berücksichtigen, ohne daß ausnahmslos ein jedes, noch so geringes Verschulden des Beschädigten den Anspruch direkt völlig ausschließt. In der von uns aufgestellten Formulierung ist ja die Anwendbarkeit des § 254 B. G. B. direkt ausgesprochen worden, aber auch ohne eine solche Bestimmung wäre, wie aus einer oben erwähnten Reichsgerichts-Entscheidung hervorgeht, die Anwendbarkeit des § 254 gegeben, wonach dann also die Verpflichtung zum Ersatz überhaupt, sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen insbesondere davon abhängt, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile — dessen Art der Verursachung die Automobilgenossenschaft gegen sich gelten und sich als eigene Verursachung anrechnen lassen muß, — verursacht ist.

4. Durch das Vorhandensein anderer, als der soeben erwähnten drei Tatsachen soll die Haftpflicht der Genossenschaft nicht ausgeschlossen werden, so insbesondere nicht durch das Verschulden dritter Personen; wenn also ein Automobildieb auf seiner Beute davonfährt und Straßenpassanten verletzt, oder wenn ein Straßenjunge auf einen Automobilfahrer mit Steinen wirft, sodaß dessen Hände verletzt werden und der Fahrer infolgedessen die Steuerung verliert und nun Schaden bei

[1] Burchard, in Verhandl. des 26. Juristen-Tages III. Bd., S. 198.

anderen Personen eintritt, so haftet hierfür die Genossenschaft; daß ihr natürlich gegen den Schuldigen Regreßrechte zustehen, soll sogleich im folgenden erwähnt werden.

IV. Was nun die einzelnen Regreßrechte der Automobilgenossenschaft angeht, so ist etwa folgendes zu bestimmen: „Für alle Aufwendungen, welche infolge eines Unfalles auf Grund dieses Gesetzes von der Automobilgenossenschaft gemacht sind, haften der Automobilgenossenschaft:

1. die Genossenschaft oder die Sektion der Genossenschaft, in deren Mitgliederliste das unheilstiftende Automobil registriert ist;

2a. diejenigen Personen, die den Unfall schuldhaft herbeigeführt haben;

b. diejenigen, die bei Begehung eines durch strafgerichtliches Urteil festgestellten Verbrechens oder vorsätzlichen Vergehens den Automobilunfall verursacht haben;

c. der Eigentümer, der Halter und der Fahrer des Automobils, es sei denn, daß die Tötung, die körperliche Verletzung oder die Sachbeschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Automobilfahrers nicht abgewandt werden konnten."

Für das Vorbringen der unter 1 gestellten Voraussetzung wie für die Voraussetzung des Verschuldens im Falle 2a ist natürlich die in Anspruch genommene Genossenschaft beweispflichtig, während sie im Falle 2b nur das Vorliegen der strafbaren Handlung in Verbindung mit dem Unfall zu beweisen hat und im Falle 2c sogar eine Umkehrung der Beweislast gegeben ist, wonach der regreßmäßig in Anspruch Genommene sich nur durch den Nachweis befreien kann, „daß der Unfall auf Umständen beruhe, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Automobilfahrers nicht abgewandt werden konnten".

1. Nach unserem Vorschlag soll die Automobilgenossenschaft, wenn kein Haftausschließungsgrund vorliegt, für einen jeden schadenstiftenden Automobilunfall einzustehen haben, der

sich innerhalb ihres Gebietes ereignet, gleichgültig, ob das betreffende Automobil dieser Genossenschaft angehört oder nicht; eine ausgleichende Gerechtigkeit verlangt nun, daß der Genossenschaft, welche die Haftsumme bezahlt hat, ein Regreßrecht gegen die Genossenschaft zugesprochen werde, welcher das schadenstiftende Automobil angehört. In vielen Fällen wird freilich die erste Genossenschaft nicht nur der Zahler, sondern auch der Träger der Haftsumme sein, dann nämlich, wenn etwa das Buchstaben - Nummern - Zwangssystem versagt, oder sonstwie nicht ermittelt werden kann, welcher Automobilgenossenschaft das fragliche Automobil angehört, oder wenn es vielleicht zufälligerweise keiner Genossenschaft angehört. Wenn auch in solchen Fällen die praktische Ausübung dieses Regreßrechtes durch die Lage der besonderen Umstände unmöglich gemacht werden kann, so erscheint es doch unbedingt erforderlich, gesetzgeberisch ein solches Regreßrecht zu statuieren; fahren doch erfahrungsgemäß die meisten Automobilfahrer nicht nur in ihrem engeren Heimatsstaate, sondern auch in anderen Staaten und damit auch in anderen zu bildenden Automobilgenossenschaftsbezirken oder anderen als ihren Heimatsbezirken; aus allen Gegenden herkommend, treffen sie bei Vergnügungsfahrten zur Reisezeit in landschaftlich besonders schönen Gegenden zusammen; würde nun kein Regreßrecht der oben geschilderten Art gegeben sein, dann würden z. B. die das Gebiet des Rheinstromes oder der sächsischen Schweiz umfassenden Automobilgenossenschaften durch Auszahlung von Haftsummen für Unfälle solcher Automobile eine große Belastung erleiden, die in einer anderen Genossenschaft einregistriert sind und von denen sie keine Beiträge erhalten haben, während die Genossenschaft des Heimatsortes des Automobileigentümers die Beiträge zwar erhalten würde, aber keine Haftsumme zu erlegen brauchte. Wenn nur eine Automobilgenossenschaft für das ganze Reich mit verschiedenen Sektionen gebildet werden sollte, so könnte in dem Statut derselben vorgeschrieben werden, daß Entschädigungsansprüche endgültig von d e n Sektionen zu tragen seien, bei denen die schadenstiftenden Automobile einregistriert seien. — Der hier erwähnte Vorschlag ist eine Verwertung des in § 50 des G. U. V. G. enthaltenen Gedankens, wonach Entschädigungs-

beiträge bis zu 75 % von den Sektionen zu tragen sind, in deren Bezirk die Unfälle eingetreten sind.

2. Ein ebenso wichtiges Regreßrecht ist ferner dasjenige, das der Automobilgenossenschaft gegen denjenigen zustehen muß, der den Unfall schuldhaft herbeigeführt hat. In dieser Kategorie werden unter den „schuldhaft Handelnden zwei Gruppen nicht in Betracht kommen; erstens die durch ihre eigene Schuld Verletzten: denn diesen gegenüber ist ein Anspruch ausgeschlossen; zweitens Fahrer, Halter und Eigentümer des Automobils: denn diese haften, wie unten zu erörtern, in weiterem Umfange, auch ohne daß ihnen ein Verschulden nachgewiesen zu werden braucht; natürlich muß es der Automobilgenossenschaft freistehen, diese zuletzt genannten Personen nicht nur nach 2c (in der obigen Formulierung), sondern auch nach 2a in Anspruch zu nehmen; doch wird in Praxi sicherlich die Geltendmachung eines Regresses nach 2c häufiger sein. Es wird sich also in den hier zu konstruierenden Fällen hauptsächlich um das Verschulden eines Dritten handeln, der weder mit dem Verletzten noch mit dem Fahrer oder Halter oder Eigentümer des Automobils in Beziehung steht, also um das Verschulden von Personen, die dem Automobil auf seiner Fahrt Hindernisse bereiten, z. B. dadurch, daß sie durch Werfen mit spitzen Steinen seine Gummiräder zerstören, und so das Automobil ins Schwanken und schließlich zum Umwerfen bringen, oder um Leute, die in unbewachtem Augenblick an dem Automobil Sicherheitsvorrichtungen beseitigen oder unwirksam machen. Die Inanspruchnahme eines solchen „schuldhaft Handelnden“ durch den Verletzten ist natürlich, wie oben in diesem Paragraph erwähnt, nicht ausgeschlossen; in Höhe des Betrages aber, den der Verletzte von dem „schuldhaft Handelnden“ erlangt hat, ist der Anspruch gegen die Genossenschaft ausgeschlossen, denn in Höhe dieses Betrages hat der Verletzte keinen Schaden mehr. Bei den Automobilen spricht kein Grund dafür, dem Verletzten gegen den eigentlichen Schadensurheber nur dann einen Anspruch zu geben, wenn durch strafgerichtliches Urteil festgestellt worden ist, daß der in Anspruch Genommene den Unfall vorsätzlich herbeigeführt hat, und in diesem Falle den Anspruch gegen die Genossenschaft nur auf den Betrag zu beschränken, um welchen

die dem Berechtigten nach anderen gesetzlichen Vorschriften gebührende Entschädigung diejenige übersteigt, auf welche er nach dem Automobilgenossenschaftsgesetz Anspruch hätte (vergl. § 135 des G. U. V. G.). Ein jeder, dem die Genossenschaft eine Schuld an dem Unfalle nachweisen kann, muß also von derselben regreßmäßig in Anspruch genommen werden können. Es wird nach dieser Regelung aber auch, damit der Verletzte seine Entschädigung nicht doppelt erhält, bestimmt werden müssen (vergl. § 140 des G. U. V. G.), daß der Anspruch, den der Verletzte gegen einen Dritten hat, auf die Automobilgenossenschaft, sofern sie die Entschädigung leistet, im Umfange dieser ihr obliegenden Entschädigungspflicht kraft Gesetzes übergeht.

3. Ferner muß ein Regreßrecht der Automobilgenossenschaft bestehen gegen denjenigen, der, während er sich in Ausübung eines durch strafgerichtliches Urteil festgestellten Verbrechens oder vorsätzlichen Vergehens befand, andere verletzte oder beschädigte; auf ein Verschulden dieser so charakterisierten Person kommt es also, wie auch oben, nicht an; daß hier für höhere Gewalt keine Regreßansprüche erhoben werden können, geht schon daraus hervor, daß dann auch die Genossenschaft von ihrer Haftung befreit ist, also dann auch keine Regreßrechte geltend machen kann, eben weil sie in solchem Falle keine „Aufwendungen infolge eines Unfalles auf Grund dieses Gesetzes" zu machen brauchte. Als hier in Betracht kommende Fälle wären wieder die oben erwähnten Beispiele zu nennen; auch hier wird kraft Gesetzes der Anspruch, den der Verletzte etwa gegen diesen unredlich Handelnden hat, auf die Automobilgesellschaft, sofern sie die Haftsumme zahlt, in Höhe der ihr obliegenden Entschädigungspflicht übergehen müssen.

4. Endlich muß sodann auch ein Regreßrecht gegen den Eigentümer, Halter oder Fahrer eines Automobils gegeben werden, das keineswegs auf den Fall beschränkt werden darf, daß die Automobilgenossenschaft diesen Personen Vorsatz oder Fahrlässigkeit nachweist. Die Art der Regelung, wie sie oben unter IV2 in diesem Paragraph erwähnt ist, soll nicht nur bezüglich dieser drei Personen, sondern ganz allgemein gelten; hinsichtlich der Eigentümer, Halter und Fahrer von Automobilen würde sie aber nicht ausreichend sein. Müßte die Genossenschaft diesen Personen ein Verschulden nachweisen,

um gegen sie Regreßansprüche erheben zu können, so würde die Folge davon sein, daß die Eigentümer und Halter von Automobilen in der Auswahl ihrer Angestellten nachlässiger zu Werke gingen, und die Fahrer in der Handhabung des Automobils sorgloser und leichtsinniger würden, weil sie dann wüßten, daß die Genossenschaft für die von ihnen resp. ihren Vertretern verursachten Unfälle dem Verletzten gegenüber aufkommen muß, und weil sie dann auch wüßten, daß die Genossenschaft, die bei dem Unfall in der Regel nicht zugegen ist, infolge der oben geschilderten Beweisschwierigkeiten nicht leicht in der Lage sein wird, ihnen irgend ein Verschulden nachzuweisen. Ein Regreßrecht der Genossenschaft gegen diese Personen, das von dem Gelingen eines Verschuldungsbeweises abhängig gemacht würde, wäre daher illusorisch und würde seinen Zweck verfehlen; es darf daher nicht Sache der Automobilgenossenschaft sein, dem Schadensurheber oder dessen Geschäftsherrn ein Verschulden nachzuweisen, sondern es muß der Genossenschaft grundsätzlich auch ohne den Nachweis irgend eines Verschuldens gegen Eigentümer, Halter und Fahrer ein Regreßrecht zustehen, und Sache dieser Personen muß es sein, zu beweisen, daß sie kein Verschulden trifft. Da nun aber auch dieser Beweis leicht zu erbringen sein wird (vergl. die oben zitierte Ansicht Rümelins hierüber S. 87), zumal wenn die Genossenschaft bei dem Unfall nicht zugegen war und infolgedessen den Vorfall in seinen Einzelheiten nicht kennt, so wird es zweckmäßig sein, eine andere als die allgemein für Exculpationsbeweise übliche Regelung zu treffen und etwa zu bestimmen „ . . . es sei denn, daß die Tötung, Verletzung oder Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Automobilfahrers nicht abgewandt werden konnten". Diese Fassung ist der Haftung des Frachtführers (vergl. § 429 II. G. B.) nachgebildet und ist wohl gerechtfertigt. „Die Haftung des Frachtführers besteht nach Handelsrecht nur gegenüber dem Absender oder dem Empfänger; dritten Personen gegenüber haftet er nur nach Maßgabe des bürgerlichen Rechtes."[1]) Nach unserem Vorschlag soll nun auch die Haftpflicht des Automobilfahrers dritten Personen gegenüber nur nach Maßgabe des B. G. B.

[1] Cosack, Handelsrecht § 89, S. 439.

stattfinden, aber innerhalb eines bestehenden Rechtsverhältnisses, innerhalb des genossenschaftlichen Verhältnisses zwischen Genossenschaft und dem einzelnen Mitglied soll diese frachtführerähnliche Haftung Platz greifen. Hiernach ist dieser Exculpationsbeweis für den Automobilfahrer lästiger als sonstige Entlastungsbeweise; denn der Fahrer hat nicht nur zu beweisen, daß ihn kein Verschulden trifft, wobei er ihm ungünstige und nicht offenliegende Tatsachen einfach verschweigen kann (vergl. S. 87), sondern er muß sich darüber erklären, wie der Unfall im einzelnen vor sich gegangen ist, er hat darzulegen, daß der Unfall grade durch die dem Automobilverkehr eigentümlichen Gefahren entstanden ist; er muß also nachweisen, wenn er von seiner Regreßpflicht sich befreien will, daß es sich um sog. „inneren Zufall" handelt, daß Vorkommnisse vorlagen, die mit dem Inverkehrbringen von Automobilen zufolge der diesen Fahrzeugen eigentümlichen Gefahren gewöhnlich verbunden sind und regelmäßig oder doch mit gewisser Häufigkeit wiederkehren, und daß auch das im konkreten Fall eingetretene Ereignis durch die Sorgfalt eines ordentlichen Automobilfahrers nicht abgewandt werden konnte. Bei dieser Art Beweisführung wird es dem Automobilfahrer der fachkundigen Genossenschaft gegenüber nicht allzu leicht gelingen, über ein noch so geringes Verschulden seinerseits hinwegzutäuschen, und auch der Automobilgeschäftsherr wird, da auch er denselben Beweis zu erbringen hat, nur schwer sich von der Regreßpflicht befreien können, wenn seinen Angestellten irgend ein Verschulden trifft. Hiernach darf die Hoffnung ausgesprochen werden, daß in der Regel der schuldige Fahrer, sowie der Eigentümer und Halter eines Automobils, der das Verschulden seines Angestellten zu vertreten hat, wenn es zur Geltendmachung eines Regreßanspruches kommt, durch den Ausfall dieses Exculpationsbeweises wird festgestellt werden können. — Daß Eigentümer und Halter eines Automobils, die eine andere Person angestellt haben, auch ohne ein eigenes Verschulden für ein solches ihrer Angestellten einzutreten haben und sich das Verschulden des Angestellten wie eigenes anrechnen lassen müssen und, wenn sie sich befreien wollen, außer einer eigenen Schuldlosigkeit auch noch die Schuldlosigkeit des Angestellten beweisen müssen, diese Regelung geht weit über die des be-

stehenden Rechtes in § 831 B. G. B. hinaus, sie ist aber, um den Haftpflichtprinzipien zu entsprechen (vergl. unten), unbedingt erforderlich. Dasselbe ist auch zu sagen von dem Vorschlage des Exculpationsbeweises des Fahrers selbst. Im inneren Verhältnis zwischen Eigentümer, Halter und Fahrer des Automobils, die der Genossenschaft gegenüber als Gesamtschuldner haften müssen, wird stets der eigentliche Schadensverursacher als „allein verpflichtet" zu gelten haben. —

V. Im folgenden muß noch kurz erörtert werden, ob bei der vorgeschlagenen Regelung auch den Haftpflichtprinzipien in genügender Weise Anerkennung zu teil geworden ist. Über die „Gefährlichkeit" soll hier nicht mehr besonders gesprochen werden; es kommen daher nur noch die vier anderen für eine vom Verschuldungsprinzip losgelöste Haftung sprechenden Gründe in Betracht.

1. Was zunächst das Tragfähigkeitsprinzip angeht, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß eine Automobilgenossenschaft weit leichter, als ein einzelner Eigentümer oder Fahrer, und um so leichter, je größer sie ist, in der Lage sein wird, für Haftbeträge aufzukommen. Die Tragfähigkeit einer Automobilgenossenschaft ist von keiner Seite bestritten worden; sollte auch sie in Frage gestellt sein, indem sie nicht unbedingt für die Unfälle ihrer Mitglieder haftmäßig aufzukommen vermöchte, so müßte dem ganzen Automobilverkehr die Existenzberechtigung rundweg abgesprochen werden; daß hiervon zur Zeit aber keineswegs die Rede ist, ist oben erörtert worden. Eine andere Frage ist nun die, ob auch innerhalb der Regreßverhältnisse die Tragfähigkeit ebenso gesichert ist. Die Frage kann nicht unbedingt bejaht werden, ohne daß jedoch hierauf ein allzu großes Gewicht gelegt zu werden braucht; denn den Verletzten gegenüber gilt als Hauptschuldner die Genossenschaft, der eigentliche schuldhaft handelnde Täter soll durch seine Haftung nur verhindern, daß die Haftung der Genossenschaft durch Aufwendungen für seine schuldhaft verursachten Schäden vergrößert wird. Wenn nun auch endlich der Automobilgeschäftsherr in dem inneren Regreßverhältnis von seinem Angestellten in der Mehrzahl der Fälle nichts erhalten wird, so wird der Umstand, daß dann der Herr den Schaden endgültig zu tragen hat und denselben nicht auf einen

anderen abwälzen kann, besonders wenn solche Schäden häufiger vorkommen, nur dazu beitragen, den Automobilgeschäftsherrn anzuspornen, bei der Auswahl seiner Angestellten vorsichtiger zu Werke zu gehen, einen ungeschickten Fahrer zu entfernen, und sich nach einem umsichtigeren umzusehen, eine Folge, die mit dem Haftpflichtprinzip (vergl. unter 4) nicht in Widerspruch steht.

2. Was sodann das Interesseprinzip betrifft, so kann nicht bestritten werden, daß von dem Automobilverkehr als solchem die Gesamtheit der Automobileigentümer Vorteil hat; wenn auch, wie oben schon erwähnt, in manchen Fällen nicht der Eigentümer, sondern ein Entleiher, Mieter oder Halter eines Automobils den Hauptvorteil von dem Inverkehrbringen eines solchen Fahrzeuges hat, und demgegenüber auch ein etwaiger Mietzins als geringer Vorteil nur ganz unereblich in die Wagschale fällt, so wird doch aus Zweckmäßigkeitsgründen (vergl. oben S. 103 ff. u. 109), die Gesamtheit der Automobileigentümer, als in der Mehrzahl der Fälle aktiv werdend, zu einem Haftschuldner vereinigt werden müssen. Außerdem tritt ja auch für die Minderheit der Fälle ein Ausgleich in der vorgeschlagenen Haftpflicht darin ein, daß der eigentliche Schadensurheber nicht gänzlich von der Haftpflicht befreit ist, sondern nur dem Verletzten gegenüber mehr in den Hintergrund tritt, gemäß den oben erläuterten Regreßrechten in Wirklichkeit aber als „allein verpflichtet" zu gelten hat.

3. Ferner ist durch diese Regelung auch der bei Automobilunfällen in doppelter Weise vorliegende Beweisnotstand gehoben: Für einen jeden Unfall haftet die Genossenschaft; ein Verschulden des Täters braucht der Verletzte nicht zu beweisen, auch braucht er nicht den Täter namhaft zu machen; der Verletzte braucht nur zu beweisen, daß er innerhalb des Bezirkes der in Anspruch zu nehmenden Genossenschaft durch ein Automobil verletzt worden ist, oder sonstwie Schaden erlitten hat. Dem Verletzten gegenüber, was immerhin die Hauptsache ist, ist dieser doppelte Beweisnotstand also völlig gehoben; es fragt sich nur, ob die Beweisschwierigkeiten auch insoweit gehoben sind, daß die Genossenschaft irgend welche Regreßansprüche geltend machen kann. In den immerhin wohl selteneren Fällen des Verschuldens eines Dritten oder

der Schadensverursachung durch eine Person, die sich bei Begehung eines durch strafgerichtliches Urteil festgestellten Verbrechens oder vorsätzlichen Vergehens befand, hat die Genossenschaft das Verschulden eines Dritten oder die Verurteilung eines Dritten wegen einer strafbaren Handlung, die mit dem Automobilunfall in Verbindung stand, zu beweisen; daß in solchen Fällen aber für die Genossenschaft besondere Beweisschwierigkeiten vorliegen, kann nicht behauptet werden. Wichtiger wird die Frage, wenn eine andere Genossenschaft oder eine andere Sektion, oder der Fahrer, Halter oder Eigentümer eines Automobils regreßmäßig in Anspruch genommen werden soll. Hier muß, wenn auch nicht ein schwieriger Schuldbeweis erbracht werden, so doch der Eigentümer, Halter und Fahrer des schadenstiftenden Automobils festgestellt werden können. Aber auch hier darf immerhin behauptet werden, daß die Genossenschaft mit einer Wahrscheinlichkeit zu rechnen hat, die Namen dieser Personen feststellen zu können; abgesehen von einem Buchstaben-Nummernzwangsystem, das hier ja gute Dienste leisten kann und leisten wird, sprechen für diese Wahrscheinlichkeit zwei Umstände, auf die hier kurz eingegangen werden muß. Daß ein durch ein Automobil Verletzter sich mehr wie jetzt bemühen wird, etwa auf Grund eines Buchstaben-Nummernzwangsystems den Namen des Fahrers oder Eigentümers des schadenstiftenden Automobils festzustellen, wird zwar mit Recht bezweifelt werden dürfen, da dies für ihn kein Interesse hat, zumal er weiß, daß für jeden Unfall innerhalb eines bestimmten Bezirkes die Genossenschaft dieses Bezirkes unbedingt einzustehen hat; es wird vielmehr eher anzunehmen sein, daß ein Verletzter sich hinsichtlich der Feststellung der Namen dieser Personen weniger als früher bemühen wird, da ihm ja die Regreßansprüche der Genossenschaft vollständig gleichgültig sein können. Was aber die Straßenpassanten anbelangt, die eventuell als Zeugen auftreten können, so ist anzunehmen, daß sich solche leichter als früher finden lassen werden, die geneigt sind, auszusagen, daß das schadenstiftende Automobil dem und dem Eigentümer gehört oder den Buchstaben und die Nummer so und so trug, ohne daß von ihnen eine genauere Beobachtung des ganzen Vorfalles hinsichtlich eines Verschuldens gefordert zu werden braucht, um ihr Zeugnis verwerten zu können. Wenn sich jetzt so viele

Augenzeugen bei Automobilunfällen auf Anfragen hin nicht melden, so ist dies eben nur darauf zurückzuführen, daß schon in den Zeitungsannoncen von „Personen, die den ganzen Verlauf des Unfalles genau beobachtet haben . . .“ die Rede ist. Durch eine solche Wendung werden Augenzeugen abgehalten, sich zu melden, einmal, wenn sie diese Angaben nach ihrer Ansicht nicht vollständig genug machen können, und sodann, weil es ihnen in vielen Fällen zu lästig ist, eine genaue Darstellung des Unfalles dem Verletzten zu machen, und dieselbe ausführliche Darstellung eventuell vor Gericht zu wiederholen und vielleicht eidlich zu erhärten. Nach dem gemachten Vorschlag fällt dies weg und die Aussage eines Zeugen kann nicht nur verwertet werden, wenn er eine genaue Darstellung des ganzen Verlaufs des Unfalles gibt, sondern schon dann, wenn er nur die Tatsache beweisen kann, daß durch das Automobil so und so eine Tötung, Körperverletzung oder Sachbeschädigung hervorgerufen worden ist. Wenn aber solche Straßenpassanten wissen, daß von ihnen als Zeugen nicht eine Darstellung des ganzen Sachverhaltes verlangt wird, sondern daß schon eine Angabe über die Tatsache des Unfalles von höchstem Werte ist und der Genossenschaft in den meisten Fällen genügt, werden sie sicherlich weit eher als früher geneigt sein, einer Aufforderung, ihr Zeugnis abzugeben, nachzukommen. Sodann kommt noch eine Kategorie von Personen in Betracht, die auch dafür sorgen wird, daß es nicht allzu schwer fallen und in nicht zu seltenen Fällen gelingen wird, den Namen des Eigentümers oder Fahrers des schadenstiftenden Automobils festzustellen; es ist hier an andere Automobilisten zu denken, also an Personen, die selbst dem Automobilsport huldigen, aber in dem konkreten Falle an dem Unfalle nicht beteiligt sind. Diese werden gewißlich bemüht sein, in dem einzelnen Unglücksfalle den Namen des Eigentümers, Halters oder Fahrers des schadenstiftenden Automobils ausfindig zu machen, damit nicht infolge allzu häufig von der Automobilgenossenschaft endgültig zu tragender Summen (wenn sie Automobileigentümer sind), ihre Beitragssummen für die Genossenschaft erhöht werden, oder (wenn sie nur ein Automobil gemietet haben, infolgedessen) ihre Mietzinsen höher werden. Werden aber in den meisten Fällen auf Grund eines solchen „Systems gegenseitiger Überwachung“ die Schadensstifter, resp. die Personen, die deren

vermutetes Verschulden zu vertreten haben, bekannt, so ist Wahrscheinlichkeit vorhanden, daß diese in vielen Fällen den ihnen obliegenden Exculpationsbeweis nicht erbringen können und somit selbst regreßmäßig die Haftsumme zu zahlen haben. Daraus ergibt sich dann aber wiederum, daß, wenn diese regreßmäßig verpflichteten Personen nur einigermaßen vermögend sind, der von der Automobilgenossenschaft aufzubringende Aufwand für die Haftsumme abnehmen wird, und damit auch die Beiträge der einzelnen Automobileigentümer niedriger werden; ganz verschwinden wird die Beitragspflicht der einzelnen Eigentümer aber niemals, da immerhin bei einer großen Anzahl von Unfällen die Eigentümer, Fahrer usw. nicht werden namhaft gemacht werden können. Nach Ansicht des Verfassers werden die „anderen Automobilisten" daher aus den oben angeführten Gründen stets bemüht sein, in jedem einzelnen Falle dafür zu sorgen, daß eine erfolgreiche Geltendmachung eines Regreßanspruches durch die Automobilgenossenschaft nur erleichtert wird, indem sie selbst unfallverursachende Automobile hinsichtlich ihres Erkennungszeichens scharf ins Auge fassen, als auch in Bekanntenkreisen auffordern werden, in ihrem Interesse dasselbe zu tun.

4. Endlich ist hier noch kurz zu erwähnen, daß nach der vorgeschlagenen Regelung auch das Präventionsprinzip Anerkennung gefunden hat; die hier vorgeschlagene Art der Haftpflicht der Genossenschaft in Verbindung mit ihren Regreßrechten muß auf Eigentümer, Halter und Fahrer von Automobilen unbedingt einen erzieherischen Einfluß ausüben, da diese Personen wissen, daß, wenn die Genossenschaft sie regreßmäßig in Anspruch nehmen will, sie dann selbst einen sehr schwierigen Exculpationsbeweis zu führen haben, um nicht nach dem grundsätzlich allgemein ausgesprochenen Regreßrechte der Automobilgenossenschaft die von dieser dem Verletzten gezahlten Haftsummen der Genossenschaft ersetzen zu müssen. Ganz besonders wirksam wird diese Regelung aber dadurch werden, daß der Automobilfahrer resp. sein Geschäftsherr weiß, daß er, wie oben gezeigt, mit der Wahrscheinlichkeit zu rechnen hat, was seinen Namen anbetrifft, erkannt zu werden. Ein jeder Automobilfahrer wird sich daher bemühen, so vorsichtig wie möglich zu fahren, weil er weiß, daß der von

ihm mit Wahrscheinlichkeit erforderte Beweis nicht allzu leicht zu führen sein wird, wenn er nicht tatsächlich die äußerste im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat; ebenso werden sich auch Eigentümer und Halter von Automobilen bemühen, nur solche Personen in ihren Diensten anzustellen, von denen sie erfahrungsgemäß wissen, daß sie durchaus zuverlässig sind, sie werden sich auch, mehr wie jetzt, mit den technischen Einrichtungen ihres Automobils beschäftigen, um ihre Leute hinsichtlich ihrer Zuverlässigkeit besser kontrollieren und um sie in gegebenem Falle durch Rat und Tat unterstützen zu können, sie werden sich daher auch selbst mit einer Prüfung ihrer Fahrzeuge auf unbedingte Zuverlässigkeit und Sicherheit befassen.

SCHLUSS.

§ 24.

Verfasser ist, nachdem im ersten Teile das bestehende Recht erörtert war, im zweiten Teile die Gründe für eine Abänderung im Sinne einer schärferen Haftung und im dritten Teile die Art der Neuregelung, wie sie bisher vorgeschlagen war und wie sie nach Ansicht des Verfassers, um nicht illusorisch zu sein, stattfinden muß, dargelegt sind, am Schlusse seiner Arbeit angelangt.

Hinsichtlich des Vorschlages der genossenschaftlichen Haftpflicht sind nur die Grundzüge erörtert worden:

1. dem Verletzten den Schuldbeweis abzunehmen,
2. den Beweisnotstand hinsichtlich der Person des Schädigers zu beseitigen und
3. einen zahlungsfähigen Schuldner zu schaffen,

und in Verbindung hiermit zu erreichen, daß

1. im Falle höherer Gewalt niemand haftet,
2. im Falle inneren Betriebszufalles die Genossenschaft Zahlerin und Trägerin des Haftaufwandes ist, und
3. im Falle eines Verschuldens die Genossenschaft nur dem Verletzten oder Beschädigten gegenüber haftet und die Regelung so getroffen ist, daß die Genossenschaft unschwer gegen den Schadensverschulder Regreß nehmen kann, sodaß dieser als aus dem Unfall allein verpflichtet anzusehen ist.

Bezüglich der Einrichtung und Mitgliedschaft innerhalb der Genossenschaft läßt sich vielleicht auf einem etwas anders gestalteten Wege dasselbe Ziel erreichen, daß die Genossenschaft ohne Überlastung für einen jeden innerhalb des Deutschen Reiches sich ereignenden Unfall grundsätzlich einzustehen hat. Was den Inhalt und Umfang der Haftansprüche anbetrifft, so müssen, damit eine Ungleichheit in der Behandlung vermieden wird, die Grundsätze, die bei der jetzt geltenden Haftpflicht üblich sind, auch bei den Automobilen zur Anwendung gelangen. Für Automobilrennen werden zweckmäßigerweise besondere Bestimmungen für den einzelnen Fall dem Bundesrate oder den bundesstaatlichen Regierungen vorbehalten bleiben müssen. —

Der gemachte Vorschlag bedeutet[1]) einerseits eine Haftung ohne Verschuldung, anderseits aber auch eine Haftung ohne Verursachung, sodaß man also eigentlich nicht von einer Causalhaftung reden kann, wo immer ein Tätigwerden des Haftpflichtigen stattgefunden hat; wenn jedoch der Ausdruck „Causalhaftung" auch die Fälle umfaßt, in denen nicht irgend ein Tätigwerden des Haftpflichtigen vorangegangen zu sein braucht, also in dem Sinne verstanden wird, daß er auch die „Fälle der Haftung bis zur höheren Gewalt" umfaßt, so kann diese Wendung auch hier bei der Haftpflicht der Automobilgenossenschaft gebraucht werden.

Es ist nun noch wegen der während der jüngsten Zeit gemachten Beobachtungen hinsichtlich der Gefährlichkeit der Automobile einiges nachzutragen, und zwar aus dem Grunde, weil von dem Ausfall einer statthabenden Automobilunfallstatistik die Einführung einer Haftpflicht abhängig gemacht werden kann. Während der letzten Zeit ist nämlich die Tatsache zu Tage getreten, daß bei Automobilrennen sich neuerdings weniger Unfälle ereignen als früher. Dies ist darauf zurückzuführen, daß die jetzt veranstalteten Fahrten nur zur Minderheit Wettrennen im eigentlichen Sinne des Wortes sind. Zwar finden Wettfahrten auch noch statt; so z. B. in Laffrey bei Grenoble im Anfang August 1903 auf einer durchschnittlich 10° ansteigenden Bergstraße, wo die 6,5 km lange Strecke ein schwerer Rennwagen in $5^1/_2$ Minuten, ein gewöhnlicher Tourenwagen in $7^1/_4$ Minuten zurücklegte, während ein ge-

[1] Vergl. S. 1 und 2 dieser Arbeit.

wöhnliches Fuhrwerk $2^1/_2$ Stunden braucht, ohne daß auf dieser Fahrt ein namhafter Unfall sich ereignete; zudem werden auch mit Rücksicht auf das 1904 in Deutschland stattfindende Gordon-Bennet-Rennen die Schnellfahrten fürs erste aus Deutschland nicht verschwinden.

Die Mehrzahl der jetzt veranstalteten großen Fahrten sind aber solche, bei denen nicht die Geschwindigkeit, sondern vorwiegend die Zuverlässigkeit der Wagen in Bezug auf Lenkvorrichtung und Bremse in Frage kommt. Ein solches Rennen fand z. B. Anfang August in Uriage les Bains auf einer Strecke von 500 Metern statt, wobei es hauptsächlich darauf ankam, aus stehendem Start in stehendes Ziel zu fahren und aus der Maximalgeschwindigkeit auf wenige Schritte hin bremsen und das Fahrzeug zum stehen bringen zu können; dasselbe Ziel verfolgten Fahrten in Spa, in Trouville, die Fahrt Berlin-Wittenberg und zurück, die Frankfurter Fahrt Ende August und die Fahrt auf der Westendbahn bei Berlin am 18. Oktober, ohne daß hier namhafte Unfälle sich ereigneten. Bei der Zuverlässigkeitsfahrt des Frankfurter Automobilklubs am 11. Oktober aber ist das Glück diesen Fahrten nicht mehr treu geblieben, indem bei Usingen ein Wagen die Pneumatik verlor oder die Pneumatik platzte, worauf das Fahrzeug seinem Steuer nicht mehr gehorchte, in einen Graben flog und sich überschlug. Der Lenker des Fahrzeugs kam hierbei am besten weg, und die Zeitungen hoben ausdrücklich hervor, daß den Lenker des Fahrzeugs keine Schuld träfe an dem Unfall, daß zudem der Wagen mit der zweiten Geschwindigkeit fuhr, und daß nur durch das Abspringen des Gummireifens dem Steurer die Herrschaft über das Fahrzeug genommen wurde und die Entgleisung in den Graben veranlaßt ist. — Diese Zuverlässigkeitsfahrten sind im allgemeinen nur zu empfehlen, da sie die Fahrer zwingen, sich eine möglichst große Gewandtheit und Geschicklichkeit anzueignen; sie werden auch infolge der durch den Maler Hubert Herkomer als internationalen Wanderpreis nach Art des Gordon-Bennet-Pokals gestifteten Trophäe im Werte von 10 000 Mark nur begünstigt werden; bei diesen Preisfahrten handelt es sich also nicht nur um Rennwagen, sondern auch gewöhnliche Tourenwagen ziehen ins Feld und vor allem ist nicht die Geschwindigkeit, sondern vorwiegend die Sicherheit ausschlag-

gebend. Wenn nun schon diese Fahrten Unfälle aufweisen, so sind in der neuesten Zeit umsomehr Unfälle bei gewöhnlichen Straßenfahrern zu verzeichnen gewesen. „Kein Tag vergeht ohne Meldung über Automobilunfälle mit tödlichem Ausgang für die Fahrer!“ [1]) Mitte August erlitt ein Gerichtsassessor bei La Planchette einen Unfall; Anfang September ereignete sich ein Unfall bei Kösen, wo ein Automobil die Bergstraße hinabfuhr, gegen eine Eisenbahnschranke anstieß, diese durch den Anprall hochhob, und das Automobil beschädigt vor der zweiten Schranke liegen blieb, während doch ein anderes Fahrzeug nicht so leicht in der Lage gewesen wäre, durch seinen Anprall eine Eisenbahnschranke hochzuheben und unter derselben herzufahren. Am 18. September erlitt in Worms der Direktor eines Elektrizitätswerkes, der doch mit einem Automobil umzugehen verstehen wird, auf einem solchen einen Unfall. In unmittelbarer Aufeinanderfolge ereigneten sich dann Mitte Oktober Unfälle [2]) in Nizza, wo ein Bürgermeister infolge Radreifenbruches mit seinem Automobil stürzte, in Compiègne, wo ein Automobil eine Böschung herabstürzte, da infolge Anstoßens gegen ein Hindernis der Fahrer die Herrschaft über das Steuer verloren hatte; in Langensalza war ein Kind durch seine eigene Schuld überfahren worden und infolge dieses Hindernisses überschlug sich das Automobil und begrub die Insassen unter sich, wobei sieben Personen schwer verletzt wurden; am 14. Oktober wurde in Paris im Straßenverkehr der Präfekt von Nantes überfahren und zwischen Trier und Coblenz erlitt ein Automobil einen Radreifenbruch, wobei fünf Personen auf die Straße geschleudert wurden und vier schwer verletzt wurden. — Dies sind nur einige Beispiele aus der jüngsten Zeit bis Mitte Oktober 1903; sie lassen sich noch bedeutend vermehren, aber sie genügen, um darzutun, daß in der letzten Zeit die Gefahren, die mit gewöhnlichen Fahrten für Insassen und Straßenpassanten verbunden sind, nicht abgenommen, die Unfälle vielmehr zugenommen haben! In vielen Fällen war

[1] Berliner Tageblatt Nr. 331 vom 13. Oktober 1903.

[2] In Düsseldorf geriet ein Automobil dadurch in Brand, daß der Führer mit einer brennenden Zigarre verschüttetem Benzin zu nahe kam, Düsseldorfer General-Anzeiger vom 23. Oktober 1903.

es der Pneumatik (der vielfach noch für nebensächlich gehalten wird, indem man nicht die beste Qualität benutzt), der den gewaltigen Anstrengungen nicht gewachsen war und durch sein Brechen oder Platzen das Automobil ins Schwanken und dadurch zum Umstürzen brachte; aber auch aus den anderen Unfällen und insbesondere auch aus dem Umstande, daß auch die Zuverlässigkeitsfahrten nicht unbedingt sicher verlaufen, geht hervor, daß, wenn auch neuerdings eine Verschiebung zwischen der Zahl der Unfälle bei Wettfahrten und bei gewöhnlichen Fahrten eingetreten ist, die Gefährlichkeit der Automobile in der letzten Zeit hinsichtlich der in § 13 geschilderten Gefahren nicht abgenommen hat; denn wie die Schnellfahrten wegen ihrer besonderen Gefährlichkeit nicht als Maßstab für die allgemeine Gefährlichkeit der Automobile hingestellt sind,[1]) so darf man mit demselben Recht auch sagen, daß man sich, um den Beweis der Nichtgefährlichkeit der Automobile zu erbringen, auch nicht auf die Zuverlässigkeitsfahrten berufen kann.

Was nun die oben[2]) wiederholentlich angedeuteten Zeitungsnachrichten angeht, die von einer Automobilstatistik und von einem zu erlassenden Automobilgesetz sprechen, so ist hierüber nach den neuesten von zuständiger Seite eingezogenen Informationen[3]) noch folgendes zu sagen: „Es werden in Preußen die Erfahrungen, die man mit den inhaltlich ziemlich übereinstimmenden Provinzialpolizeiverordnungen über den Verkehr mit Kraftwagen gemacht hat, zur Zeit gesammelt und zusammengestellt; im Anschluß hieran ist auch die Aufstellung einer Statistik über die Automobilunfälle in Aussicht genommen. Die ganze Arbeit ruht in den Händen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, während das Ressort des Innern dabei lediglich beteiligt ist. Die Frage nach der Einführung der Haftpflicht wird ebenfalls in den Ministerien erwogen und soll bezüglich deren Entscheidung die Statistik keine unwesentliche Rolle spielen; bestimmte Pläne liegen jedoch noch nach keiner Richtung vor. Zu erwähnen ist noch, daß

[1] Vergl. oben § 13 S. 61.

[2] Vergl. oben S. 6, 20, 54 ff., 100 ff.

[3] Mitteilung des Herrn Geh. Ober-Reg.-Rat Dr. von Meister aus dem Kgl. Preuß. Ministerium des Innern.

der Herr Justizminister seinerzeit von den preußischen Oberlandesgerichten Bericht wegen der Haftpflicht der Automobile eingefordert hat.

Das Reich ist nur insoweit an der Frage beteiligt,[1]) als auch das Reichsamt des Innern sich für die Angelegenheit interessiert und beabsichtigt, der Einführung möglichst einheitlicher Bestimmungen im Reiche seinerzeit die Wege zu ebnen.

Vor März 1904 dürfte jedoch irgend eine Entscheidung in dieser Sache schwerlich erfolgen." —

Am 18. Januar 1904 gab im preußischen Herrenhaus die Interpellation des Grafen von Schlieben:

„Durch das B. G. B. ist das Publikum gegen Körper- und Sachbeschädigungen, welche durch die Besitzer bezw. Lenker der Automobile herbeigeführt werden, nicht genügend gesichert. Gedenkt die Regierung durch gesetzliche Maßregeln diesem Übelstande abzuhelfen?"

dem Justizminister zu der Erklärung Veranlassung, daß die Frage noch nicht spruchreif sei, da die Sichtung des gesamten Materials noch einige Zeit in Anspruch nähme.

Ende Januar brachte sodann Prinz zu Schönaich-Carolath im Reichstage eine diesbez. Resolution ein (Berl. Tagebl. 1904 Nr. 53). —

Im Laufe der Arbeit ist schon einmal flüchtig erwähnt worden,[2]) daß der Automobilverkehr eine internationale Sache sei; nach dem in § 23 erwähnten und erörterten „Automobilgenossenschaftsvorschlage" ist zwar eine internationale Regelung der Automobilfrage nach der zivilrechtlichen Seite, was die Haftpflicht anbetrifft, nicht erforderlich; immerhin wäre es aber auch nur mit Freuden zu begrüßen, wenn eine internationale Vereinigung von Automobilverbänden zustande käme, nicht nur, um Vorschläge auszuarbeiten, wie den Gefahren übergroßer Geschwindigkeit so weit wie möglich vorzubeugen sei,[3]) sondern auch um über technische Einrichtungen

---

[1] Vergl. Köln. Zeitung 1903 Nr. 1056 Leitartikel.

[2] Vergl. oben S. 11 Anm. 2.

[3] Vorschlag des deutschen Automobilklubs zur Einberufung einer internationalen Konferenz, Berliner Tageblatt Nr. 496 vom 30. Sept. 1903.

zu verhandeln, und um im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit zu Verbesserungen der bestehenden noch unvollkommenen technischen Einrichtungen und dadurch zur Verminderung der Gefährlichkeit zu gelangen.

Aufgabe vorstehender Arbeit war es, die wiederholt lebhaft erörterte Frage nach einer besonderen zivilrechtlichen Haftung der Automobile nach allen Richtungen hin zu beleuchten, und den Gesetzgeber auf die wichtigsten Punkte in ihren Grundzügen hinzuweisen, die nach Ansicht des Verfassers das bestehende Recht als unzulänglich erscheinen lassen, und solche Momente hervorzuheben, die berücksichtigt werden müssen, wenn eine zweckentsprechende reichsgesetzliche Spezialregelung der Haftpflicht der Automobile in Frage kommen soll.

LEBENSLAUF.

Zu Düsseldorf am 4. Januar 1881 als Sohn des Kaiserlichen Oberpostsekretärs Benno Vorwerk und seiner Ehefrau Henriette, geb. Peltzer, geboren, besuchte ich, Benno Georg Wilhelm Vorwerk, evangelischen Bekenntnisses, Verfasser dieser Arbeit, das Königliche Gymnasium meiner Vaterstadt, wo ich am 20. Februar 1900 die Reifeprüfung bestand. Darauf widmete ich mich dem Studium der Rechte, und zwar besuchte ich zwei Semester die Universität Tübingen, je ein Semester die Universitäten München und Berlin und zwei Semester die Universität meiner Heimatprovinz, Bonn; außerdem verbrachte ich den Sommer und Herbst 1901 in Grenoble, um mich durch Teilnahme an den Ferienkursen an der dortigen Universität in der französischen Sprache zu vervollkommnen. Am 28. Mai 1903 bestand ich in Cöln die erste juristische Staatsprüfung, wurde darauf zum Referendar ernannt und bin seit dem 10. Juni 1903 an dem Amtsgerichte Gerresheim im Vorbereitungsdienst tätig. Im November 1903 meldete ich mich zur juristischen Doktorprüfung und bestand am 10. Dezember 1903 zu Tübingen das Rigorosum.

Während meiner Studienzeit hörte ich folgende Herren Professoren und Lehrer in ihren Vorlesungen und Übungen:

von Amira, Bechmann, Bergbohm, Birkmeyer, Brentano, Burchard, Cosack, Crome, von Franklin, Gierke, Grueber, Hellmann, † von Heinemann, Hübler, von Jolly, Kohler, Landsberg, Liszt, † Meyer, Pellmann, Pflüger, Rietschel, Schmoller, von Schoenberg, Schollmeyer, Schwartz, Seckel, † Seuffert, Triepel, Ungar, Vierhaus, Wagner, von Wendt, von Wilamowitz-Moellendorff, Zitelmann, Zorn.

Meinen Lehrern spreche ich an dieser Stelle meinen verbindlichsten Dank aus für mannigfache Anregung und Förderung in meinen Studien. Vor allem bin ich meinem hochverehrten Lehrer, Sr. Magnificenz dem zeitigen Rektor der Universität Tübingen, Herrn Professor Dr. von Wendt zu größtem Danke verpflichtet für die mir von ihm zu teil gewordene erste Einführung in das Studium des römischen und des deutschen Zivilrechts, und insbesondere für die mir erteilten freundlichen Ratschläge bei Ausarbeitung vorstehender Dissertation.